Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Der Neuheiten-Report u.a. mit

- TT-Wumme von Roco
- 280-Diesel von Arnold
- Schienenwagen von Fleischmann
- US-Diesellok von Atlas
- Einheits-Abteilwagen von Liliput
- H0e-Schlepptenderlok von Veit
- Schönheide-Lokschuppen von Busch
- „Digitalzentrale"-Biegelehre
- Streckenposten von Conrad
- Magazin-Gebäude von Atlas

Westwärts vor 20 Jahren
Die Prager Botschafts-Flüchtlingszüge

Mittendrin statt nur davor
Kölsche H0-Hallenzauberei

Huckepack durch die Schweiz
Pause für die Brummi-Fahrer

Vorbild und Modell
Elbtal-Schienenträume

WERKSTATT:
- Laub-Farbenspiel
- Fahrgast-Belebung
- Modellbahn-ABC

Kopf oder Durchgang:

Große Knotenpunkt-Bahnhöfe

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

LokoMotive

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM











Titel: Fahrzeuge Märklin, Figuren Preiser.
Modellbau: Michael Robert Gauß
Foto: Andreas Stirl



BAHNWELT AKTUELL



Foto: Böttger

Der Feldbahnübungszug wurde gebildet aus einem Krauss-B-Kuppler aus dem Jahr 1924 sowie zwei vierachsigen Wagen. Er passiert gerade die Brücke über den Gallenbach.



Foto: Heilmann

Sachsens Ministerpräsident Tillich (Mitte) ließ es sich in Wahlkampfzeiten nicht nehmen, Wilsdruff einen Besuch abzustatten.

SCHMALSPURBAHN IN SACHSEN

Kleine Bahn ganz groß

● Seit Juni 2004 betreibt die Sächsische Dampfbahngesellschaft mbH (SDG) die Lößnitzgrundbahn zwischen Radebeul Ost und Radeburg. Am 14. August 2009 begrüßte die SDG den millionsten Fahrgast am Bahnhof Moritzburg. Sabine Ackermann aus Quedlinburg wurde mit einer Freifahrt, sächsischem Wein und einem Buch über die Geschichte der Lößnitzgrundbahn überrascht. Doch das war nicht das einzige Ereignis in den vergangenen Wochen bei den schmalspurigen Bahnen in Sachsen: Vor über 100 Jahren fand im Meißner Land ein großes Militärmanöver statt, bei dem Pioniereinheiten eine Feldbahn von beachtlichen 36,7 Kilometern errichteten. Der Dorfverein Seeligstadt e. V. erinnerte an diese Übung und verlegte rund 500 Meter Feldbahngleise, die unter anderem einen Bach zu überqueren hatten. Groß gefeiert wurde im nahen Wilsdruff die Inbetriebnahme des Schmalspurbahnhofes am 15. August. Die IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e. V. hatte den Termin klug gewählt, fiel er doch in den Zeitraum des Stadtfestes vom 14. bis 23. August. Auf den rund 200 Metern Gleis fuhren IV K 132 (99 539), IV K 176 (99 568) und die V 10C-Nr. 1 der Traditionsbahn Radebeul. Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich (CDU) war ebenfalls präsent und nahm die Eröffnung des Bahnhofsgeländes persönlich vor. Das Empfangsgebäude in Wilsdruff wurde mustergültig renoviert und zum Stadt- und Vereinshaus umgestaltet. Auch im Zittauer Netz gab es etwas zu feiern: Im Rahmen der alljährlichen Veranstaltung „Historik Mobil" wurde am 31. Juli der „100jährige Königlich Sächsische Zug" präsentiert. Neben zwei Personen- und einem Gepäckwagen, die in das Farbschema der „Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn" versetzt wurden, ist die Zuglok IV K 145 das eigentliche Glanzstück. Dabei handelt es sich um die DR-99 555, die zwischen 1977 und 2002 als Denkmallok in Sölmnitz aufgestellt war. Bei der Malowa-Werkstatt in Benndorf wurde sie von August 2008 bis Juli dieses Jahres betriebsfähig wiederaufgebaut. Es handelt sich um die einzig erhaltene Reko-IV K mit neuem Kessel, aber altem Rahmen. Da der Rekokessel in der Standzeit sehr litt, entschloss man sich zum Aufbau im Anlieferungszustand von 1908. Auch die Loktaufe der IV K 145 ließ sich Ministerpräsident Tillich nicht entgehen. Somit stehen der Schmalspurwelt in Sachsen zwei neue Attraktionen zur Verfügung, denn auf einer noch aufzubauenden Strecke von Wilsdruff Bhf nach Wilsdruff Haltepunkt soll es Draisinenfahrten und Musemsbetrieb geben.



Foto: Flath

Vom Sockel auf die Strecke: Die Reko-IVk 99 555 dampft wieder.

Der Teufel ist ein Zebra. 185 ***666*** *erhielt ebenfalls den typischen Lokomotion-Zebra-Look, erstmals allerdings in Rot. Insgesamt bekam Lokomotion jüngst sechs neue 185: 185 661 bis 663 im normalen, bekannten blauen Zebra-Design, 185 664 und 665 machen Werbung für Kombiverkehr, und die* ***666*** *(teuflische Zahl der Bibel) trägt die flammenroten Zebrastreifen.*



Foto: Dollinger

Die Mecklenburger Eisenbahnfreunde Schwerin (MEF) unternahmen am 26. Juli und 2. August 2009 mit 91 134 (HU-Datum: 30. Juni 2009) erste Planfahrten nach zehnjähriger Abstellzeit. Von Schwerin aus ging es im Auftrag der dortigen Bundesgartenschau zu deren Außenstandorten Rehna und Parchim. Weitere Fahrten sollen folgen.



Foto: Kunsch

DBAG

NBS über Unstruttal

Ein imposantes Brückenbauwerk im Zuge der Neubaustrecke Erfurt – Halle/Leipzig wird auf einer Länge von 2,7 Kilometern das Flüsschen Unstrut bei Karsdorf in Sachsen-Anhalt überspannen. Gegenwärtig wird der erste Teil von insgesamt vier Brückenzügen gefertigt. Jeder Bogen ist der Mittelpunkt eines Brückenabschnittes von 580 Metern Länge. Dazwischen liegen Trennpfeiler und entsprechende Übergangskonstruktionen, in die im Randbereich jeweils drei Brückenfelder bis zu den Widerlagern eingeklinkt werden. Bis zu 50 Metern Höhe erheben sich die filigranen Brückenpfeiler, die teilweise auf 40 Meter tiefen Fundamenten ruhen. Die Fahrbahnträger entstehen als Spannbetonüberbau mit so genannten Vorschubgerüsten. Vorauseilend werden die Pfeiler und Bögen errichtet, auf die sich dann der fertige Überbau stützt. Das Besondere an dieser Brücke ist die Bauweise als ein semiintegrales Bauwerk. Das heißt, hier gibt es keine Lager mehr zwischen Stütze und Überbau, die sind monolithisch verbunden und somit fest eingespannt. Großflächige Ausgleichsmaßnahmen kompensieren den unvermeidlichen Eingriff in die Natur. Infos: www.vde8.de

Insgesamt werden an dieser Brücke 100000 Kubikmeter Beton und 35000 Tonnen Betonstahl durch gegenwärtig zirka 50 bis 70 Arbeiter verbaut.



Foto: Metzeler

Frischer Wind aus Richtung Westen



Dr. Karlheinz Haucke

Wir haben ein Generationenproblem, keine Frage. Und dazu offenbar auch noch ein Problem mit der Rollenverteilung, wie mir scheint.

Wie? Nein, ich meine hier mitnichten die sich umkehrende Alterspyramide, auch nicht den unangefochtenen Spitzenplatz in der Rangliste der Geburtenrückgänge. Ebenso fern liegt es mir, jene hoffnungsvollen Nachwuchskräfte im Auge zu haben, die ständig das Rad neu erfinden, was bei der Eisenbahn bekanntlich zu immer mehr Flachstellen führt. Schon gar nicht denke ich an unsere Politiker und Politikerinnen und deren Auffassung von der Rolle des Wahlvolks.

Nein und nochmals nein. Vielmehr habe ich die Kinder im Sinn, die im Handumdrehen zu Enkeln werden und zwar zumeist dann, wenn´s sich um die Freizeitbeschäftigung – ein in sich schon paradoxes Wort – dreht. Oder ist Ihnen noch gar nicht aufgefallen, wie häufig der Nachwuchs bei Eisenbahnfesten oder Modellbahnausstellungen statt mit Vater und Mutter mit den Großeltern im Schlepptau oder umgekehrt unterwegs ist?

Das ist übrigens in den Niederlanden auch nicht anders. Was mir aber bei meinem jüngsten in jeder Hinsicht spannenden Besuch der Railzminiworld in Rotterdam aufgefallen ist, gehört in deutschen Landen in die Kategorie Ausnahme von der Regel: So viele Mütter nur mit ihren Kindern freiwillig in einer Modellbahnschau! Und dann auch noch begeistert, unglaublich, aber wahr!

Vielleicht liegt´s ja am frischen Seewind oder den Großeltern.

Nicht auszudenken, wenn das hier Schule macht. Dann wäre das Problem mit der mittleren Generation glatt vom Tisch!

Bahnwelt Aktuell

ÖSTERREICH

Doppeltraktion mit Reihe 93

● Ein typischer GmP (Güterzug mit Personenbeförderung), wie er Ende der 1960er- und Anfang der 1970er-Jahre anzutreffen war, fuhr am 27. Juni 2009 auf der 30 Kilometer langen Strecke von Mistelbach nach Hohenau und zurück. Der Sonderzug setzte sich aus zwei Personen-, drei gedeckten Güter- und drei Schüttgutwagen, allesamt Zweiachser, zusammen. Vor Jahrzehnten war das Heizhaus (Bw) Mistelbach die Hochburg von Dampfloks der Reihe 93. Von Mistelbach Lokalbahnhof aus führten Bahnverbindungen nach Hohenau, Korneuburg und Gänserndorf. Der Personenverkehr ist längst eingestellt. Heute findet nur mehr Güterverkehr auf der Strecke Mistelbach – Hohenau mit der Reihe 2070 statt.



Foto: Haslebner

93.1420 und 93.1421 mit ihrem Sonderzug 16411 bei Ebersdorf.



Foto: Brüggemann

Die Unglückslok, 112 176, an der Unfallstelle in Tornesch, nachdem der Bagger herausgezogen wurde. Zum Glück konnte sich der Lokführer rechtzeitig retten.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

RE in Bagger gefahren

● Nach einem Zugunglück am 23. Januar 2007 ereignete sich am 26. Juli 2009 erneut ein Unfall in Tornesch, das rund 20 Kilometer nördlich von Hamburg liegt, an der Strecke von Hamburg nach Elmshorn, wo sich die Schienen nach Kiel und Westerland verzweigen. An der südlichen Bahnhofsausfahrt von Tornesch fanden Gleisbauarbeiten statt als der RE 21011 von Kiel Hbf nach Hamburg Hbf gegen 9.15 Uhr mit sechs Doppelstockwagen auf einen Zweiwegebagger prallte. Kurz vor dem wegen der Bauarbeiten gesperrten Bahnübergang Gärtnerweg kam der Zug zum Stehen. Der Lokführer und drei der rund 400 Fahrgäste wurden verletzt. Der entgegenkommende RE 21058 von Hamburg Hbf nach Padborg ist auf dem Gegengleis kurz nach dem Unglück an der Unfallstelle vorbeigefahren und soll noch in umhergeflogene Teile des Unglücks gefahren sein. Der Zweiwegebagger war mit Gleisbauarbeiten auf dem Hauptgleis in Richtung Hamburg beschäftigt, als der RE in den Bagger hineinfuhr. Alle Züge, die zuvor die Baustelle in Richtung Hamburg passiert haben, fuhren über ein Ausweichgleis. Der Fahrer des Zweiwegebaggers konnte vor dem Zusammenprall abspringen und der Lokführer der 112 176 flüchtete nach der Notbremsung in den Maschinenraum der Lok. Der Schwenkarm des Baggers rammte sich in die Mitte des Führerstandsdaches und bohrte sich in die Lok. Die Bundespolizei hat die Ermittlungen aufgenommen, noch ist die genaue Unglücksursache unklar. Erste Vermutungen sprechen dafür, dass der RE aus Kiel über eine falsch gestellte Weiche fuhr, denn er hätte eigentlich ebenfalls über das Ausweichgleis fahren sollen. Beim Unfall kam der Hilfszug aus Hamburg zum Einsatz.

Zwischenhalt

■ **2700 Jugendliche** begannen am 1. September 2009 eine Ausbildung bei der DB AG. Ungeachtet der Wirtschaftskrise will die Bahn ebenso viele junge Menschen ausbilden wie vergangenes Jahr.

■ **Die lettische Eisenbahn** LDZ (Latvijas dzelzcels) war mit 56,1 Millionen Tonnen Fracht Rekordhalter der baltischen Bahnen im Jahr 2008.

■ **Die russische Eisenbahn RZD** hat bei Siemens in Österreich und dem russischen Waggonbaubetrieb in Twersk 200 moderne Schlafwagen bestellt. Diese werden ab 2010 gebaut und können international eingesetzt werden.

■ **Jochen Flasbarth** wird neuer Präsident des Umweltbundesamtes. Von 1992 bis 2003 war Flasbarth Präsident des Naturschutzbundes NABU.

■ **Seit 9. August 2009** setzt die DB AG einen Expressbus Nürnberg – Prag ein. Damit sind im grenzüberschreitenden Schienenverkehr nur noch die Länderbahn GmbH mit dem „alex“ und die tschechische Bahn ČD aktiv.

■ **In Berlin** ist seit dem 9. August 2009 die „Kanzler-U-Bahn“ U 55 in Betrieb. Die Inselstrecke verbindet auf 1,4 Kilometern Länge den Hauptbahnhof mit dem Reichstag und dem Brandenburger Tor.

■ **Die DB-Tochter Erzgebirgsbahn** und die Parkeisenbahn Chemnitz werden künftig enger zusammenarbeiten. Die Erzgebirgsbahn will mit Sach-, Arbeits- und finanziellen Leistungen bei Pflege und Erhalt der Parkeisenbahn helfen.

■ **Das Instandhaltungswerk** der DB AG in Bremen soll laut Bahnchef Grube nicht verkauft werden.

■ **Die Benex-Tochter** Agilis, die ab Ende 2010 Nahverkehr auf der Donautalbahn (Ulm – Ingolstadt – Regensburg) und rund um Regensburg betreiben wird, will in Regensburg eine neue Werkstatt errichten. Dort sollen 140 neue Arbeitsplätze entstehen.

■ **Alkoholverbot**: In den Zügen der Metronom-Eisenbahngesellschaft soll der Genuss von Alkohol in den kommenden Monaten verboten werden. Grund seien die im Zusammenhang mit dem Alkohol stehenden Vandalismusschäden, die erheblichen Verschmutzungen und Fahrgastbeschwerden. Für die DB AG sei dies „derzeit kein Thema“.

TOP und FLOP



TOP: Umsteigefrei

Die Gemeinde Laupheim im Süden Ulms erhält einen verbesserten Schienenanschluss: Die so genannte Südkurve ist seit Jahresmitte im Bau. Künftig sollen die Regionalbahnen Biberach Süd – Ulm – Langenau mit einer Spitzkehre in Laupheim Stadt verkehren, ein Umsteigen am abseits gelegenen Bahnhof Laupheim West, KBS 751, Ulm – Friedrichshafen, soll dann entfallen. Die Kurve wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2011 fertig.



FLOP: Ostbahn ohne Fernverkehr

Der erst zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2008 eingeführte Nachtzug Berlin – Warszawa mit Kurswagen nach Königsberg soll nach nur einem Jahr wieder von der Strecke verschwinden und künftig über Frankfurt (Oder) – Poznan fahren. Die polnische Bahn erwägt den Einsatz eines innerpolnischen Nachtzuges nach Kostrzyn (Küstrin).



Foto: Bachtler

101 002 überführt am 17. August 2009 einen bunten Messzug mit einem Talent 2-Triebwagen und einem Bordrestaurant des „Berlin-Warszawa-Express" von Minden über Brackwede und Hamm nach Trier. Von Trier aus fand am Nachmittag eine Messfahrt nach Merzig und zurück statt. Der Zug überfährt um 13.46 Uhr als Zug 88733 nach Trier Hbf die bekannte Moselbrücke bei Bullay, auf der oben die Bahnstrecke und unten die Straße verläuft.



Foto: Dollinger

Eine der schönsten E-Loks hierzulande trägt ein neues Farbkleid: Der Ur-Eurosprinter von Siemens erhielt anlässlich einer HU in Dessau eine neue Lackierung, auch weil es das Unternehmen (Siemens-Dispolok) in dessen Farben ES64P-001 (Ex-127 001) zuletzt unterwegs war, nicht mehr gibt. Die Besonderheit ist, dass beide Lokseiten unterschiedlich aussehen. Am Haken hat die ES64P eine belgische 18 und eine ES64F4 zur Inbetriebsetzung in Wildenrath (o.) beziehungsweise einen Testzug in Berlin.



Foto: Schulz

BAYERN

Bauarbeiten und Streckensperrungen

● Am 1. August begann eine neue Etappe beim Ausbau der S-Bahnstrecke Nürnberg – Forchheim – Bamberg. In den bayerischen Sommer(schul-)ferien werden zahlreiche Bauarbeiten konzentriert, um Bahnsteige, Gleise und Bahntechnik zu erneuern. Im Zeitraum vom 1. August bis 14. September 2009 steht zwischen Nürnberg und Forchheim nur ein Gleis zur Verfügung; zwischen Forchheim und Bamberg wird die Bahnstrecke in dieser Zeit komplett gesperrt. Im Regionalverkehr fällt zwischen Nürnberg und Erlangen/Forchheim fast die Hälfte der Regionalzüge aus. Zwischen Forchheim und Bamberg fahren ausschließlich Busse. Auch die ICE-Linie München – Berlin – Hamburg kann zwischen Nürnberg und Bamberg nicht fahren. Die stündlich verkehrenden ICE-Züge werden abwechselnd umgeleitet oder zwischen Nürnberg und Bamberg durch Schnellbusse ersetzt. Bei der Umleitung fahren die Züge zwischen Nürnberg und Leipzig über Würzburg, Fulda und Erfurt. Die Reisezeit verlängert sich um bis zu 65 Minuten. Die Halte in Erlangen, Bamberg, Lichtenfels, Saalfeld und Jena fallen aus. Auf der Umleitungsstrecke gilt der gleiche Fahrpreis wie auf der üblichen Direktverbindung. Die überregionalen Güterzüge werden teilweise über die nicht elektrifizierte Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof und durch das Vogtland umgeleitet. Dadurch kommt es auf der Elstertalbrücke bei Plauen (Vogtland) und der Göltzschtalbrücke bei Reichenbach (Vogtland) zu einer ungewohnt hohen Güterzugdichte.

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs oder eines von acht Büchern gewinnen.



Foto: Gerlach

Kultstatus genießen die seit rund zehn Jahren auch in Deutschland verkehrenden Nohab-Dieselloks, die bei der Dänischen Staatsbahn als Baureihe My eingeordnet waren. Inzwischen werden die noch betriebsfähigen Triebfahrzeuge von der Eichholz Eivel GmbH (zum Strabag-Konzern gehörend) überwiegend zur Versorgung der konzerneigenen Baustellen eingesetzt. Ende Juli/Anfang August waren zeitweilig bis zu vier Loks zwischen Friedberg (Hessen), Nieder-Ofleiden und Mannheim mit Railpro-Schotterwagen unterwegs. Die ab 1954 von der NOHAB Trollhättan (Schweden) nach EMD-Lizenz gebauten dieselelektischen Triebfahrzeuge verfügen zum Teil noch über funktionsfähige Mehrfachsteuerung. Entgegen dem sonst bei deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) üblichen Einheitsdesign wurden die Eivel-Triebfahrzeuge im Laufe der Zeit in Anlehnung an historische Vorbilder mit unterschiedlichen Farbgebungsvarianten versehen und sorgen so für Abwechselung. Wir wollen von ihnen wissen, welche ehemalige US-Bahngesellschaft als Vorbild für die Lackierung der an der Spitze fahrenden My-1151 diente?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs und acht Bücher verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „Günzach". Gewonnen haben: Schmidt, Eberhard, 04157 Leipzig; Schneemilch, Klaus, 38889 Cattenstedt; Schiestl, Helfried, 87477 Sulzberg; Prechtl, Kurt, 68519 Viernheim; Seidel, Ulrich, 44339 Dortmund; Böhme, Helmut, 01108 Dresden; Schönle, Jonas, CH-7180 Disentis (Schweiz); Tovornik, Josef, 97318 Kitzingen; Mohr, E., 22147 Hamburg; Wend, Henry, 01877 Bischofswerda; Weis, Klaus, 87509 Immenstadt; Rochlitz, Thomas, 18069 Rostock; Waack, Matthias, 99869 Günthersleben-Wechmar; Kriegesmann, Sebastian, 26209 Sandkrug; Külper, Helmut, 01279 Dresden; Mittenzwey, Wolfgang, 07549 Gera; Schönemann, Stefan, 51647 Gummersbach; Prof. Müller, Manfred J., 24223 Schwentinental; Sutherland, Paul, MK5 80Q Milton Keynes; Gläser, Christian, 13057 Berlin.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

NOB-Mitarbeiter gehen auf die Straße

Am 5. August demonstrieren in Kiel rund 100 Mitarbeiter der Nord-Ostsee-Bahn (NOB), deren Angehörige und Freunde gemeinsam mit dem Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. (BSK) gegen die Vergabepolitik der schleswig-holsteinischen Landesregierung. Das Bestandsnetz der NOB wurde nach einer Ausschreibung an eine DB AG-Tochter vergeben. Die NOB verliert so ihre gesamten Triebwagenleistungen. In Dienstkleidung und mit NOB-Luftballons zogen vorwiegend Lokführer und Schaffner vom Kieler Hauptbahnhof, wo sich der NOB-Sitz befindet, durch die Innenstadt bis zum Landtag. Das NOB-Personal fürchtet um seine Existenz und möchte auch nicht zur DB AG-Tochter wechseln. Die Mitarbeiter skandierten die Parole: „Die Zukunft für die Gleise – sind Dumping Preise." Auch der BSK fürchtet, dass sich bei der DB AG die Qualität verschlechtert. Die Körperbehinderten fordern eine verlässliche Barrierefreiheit, die ihnen in letzter Zeit von der NOB geboten wurde, nicht aber von der DB AG. Die NOB hat auf die Vergabe ihrer bisherigen Triebwagenleistungen auf den Strecken von Kiel nach Husum, von Husum nach Bad St. Peter-Ording und ferner von Kiel nach Eckernförde an die DB AG mit einem Nachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer reagiert. NOB-Geschäftsführer Hagen Kalleja sieht gute Chancen, gegen die Vergabeentscheidung Recht zu bekommen.



Foto: Brüggemann

Wütend zogen die NOB-Mitarbeiter mit Freunden und Verwandten durch die Kieler Innenstadt. Sie können nicht verstehen, dass man ihre gute Leistung gegen ein Billig-Angebot austauscht.



Foto: Dollinger

Claas-Mähdrescher sind derzeit nicht nur auf Äckern und Feldern aktiv, sondern auch auf der Schiene. Die Claas-152 005 zog eine Vossloh-Euro 4000 zu Systemtechnik in München, wo Messfahrten gemacht wurden.

UNFALL MIT 18 201

Ausflug mit Hindernissen

● Am 26. Juli 2009 wurde der Bahnhof Hersbruck unfreiwillig Endstastion für gleich zwei historische Lokomotiven. Lokstar 18 201, schnellste betriebsfähige Dampflok der Welt, sollte einen Sonderzug von Chemnitz zur Nostalgieveranstaltung „Rail & Road Classics“ nach Augsburg bringen. Ab Nürnberg warteten die Sonderzug-Fahrgäste jedoch vergeblich: „Auf der kurvenreichen Strecke zwischen Neuhaus und Hersbruck hat es kleine Rucke gegeben“, sagte Lokführer Werner Treike. Die IGE in Hersbruck bemühte sich um Ersatz und ließ die am Sonderzug Frankfurt – Augsburg am Schluss mitlaufende V 200 017 nach Hersbruck kommen. Zwar kam sie bis Hersbruck, bewegte sich aber wegen eines Hilfsbetriebeschadens dann auch nicht mehr. Den rund 80 Sonderzugreisenden von Chemnitz blieb nichts weiter übrig, als reguläre Züge nach Augsburg zu nehmen.



Foto: T. Kohl

„Bei der Durchsicht haben wir festgestellt, dass auf der linken Lokseite die hintere Kuppelstange leicht verbogen war“, so die Verantwortlichen.



Foto: Marquardt

Mit dem Schienenbus ins Zeltlager: Über 170 hessische Pfadfinder haben die Oberhessischen Eisenbahnfreunde (OEF) mit einer vierteiligen Schienenbus-Garnitur am 12. August 2009 von Gießen ins Allgäu nach Füssen gebracht. Mangels Abstellmöglichkeit in Füssen fuhr die leere Garnitur zurück nach Buchloe. Das Bild entstand in Höhe des ehemaligen Haltepunktes Reinertshof bei Füssen. Im Hintergrund sind der Hopfensee und das Schloss Neuschwanstein zu erkennen.

DB AG

Einheitliche Parade in Stuttgart



Foto: Mann

Auch der Wettergott hatte ein Einsehen und schickte Sonne nach Stuttgart-Rosenstein. So fanden 110 484, 418, 228, 111 082 und der Überraschungsgast 139 312 viele Bewunderer.

● Stuttgarts letzte E-Loks der Baureihe 110 (siehe auch MEB 9/2009) wurden am letzten Juli-Wochenende der interessierten Fangemeinde präsentiert. Die Mitglieder des seit einem Jahr eingetragenen Vereins IG Einheitslokomotive schafften es, trotz kurzfristig vom Betrieb für defekte 111 und fehlende Steuerwagen benötigter weiterer 110 eine Aufstellung einiger letzter Vertreterinnen dieser Baureihe zu organisieren.

Zeitreise

Foto: Luft



99685, die 1954 aus Zittau kam, bei Niedercolmnitz mit einem wunderschönen Drei-Wagen-Zug.

Wenig Verkehr, wenig Zukunft

Die schmalspurige Strecke von Klingenberg-Colmnitz nach Dittmannsdorf war kein Renditebringer. Als Teil des so genannten Wilsdruffer Netzes gehörte der Streckenast, der zwischen 1921 und 1923 in Betrieb genommen wurde, zu den jüngeren sächsischen Schmalspurstrecken. Ein Kuriosum des Baus der knapp 19 Kilometer langen Verbindungsbahn waren die Kosten. Da die Fertigstellung in die Zeit der Hyperinflation nach dem Ersten Weltkrieg, der einen geplanten früheren Bauabschluss verhinderte, fiel, stiegen die Kosten in unvorstellbare Höhen (1066770000000 Mark!). Die Notwendigkeit für den Bau des Teilstücks lag in der Verbindung zwischen den bestehenden Linien zwischen Potschappel, Wilsdruff und Nossen sowie der Strecke von Colmnitz nach Frauenstein, die anfangs eine Inselbahn war. Das Verkehrsaufkommen zwischen Klingenberg-Colmnitz und Dittmannsdorf war gering, so dass zeitweise nur ein tägliches Zugpaar verkehrte. Den Verkehr bewältigten Maschinen des Typs VIK. 1971 kam das Ende des Schienenverkehrs. Weitere Infos: www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de

Foto: Schumacher



Die Strecke von Klingenberg-Colmnitz nach Oberdittmannsdorf wurde in den Jahren nach der Betriebseinstellung abgebaut.

Foto: Bachmann



Bis zum 27. September 2009 ist die „fahrende Teekanne" noch auf der Rigibahn in Betrieb. Die Lok ist die erste von der SLM gebaute Lok und stellt somit einen wichtigen Zeitzeugen der Schweizer Eisenbahnindustrie dar. Sie war zuletzt 1997 in Betrieb; normalerweise ist sie im Luzerner Verkehrshaus ausgestellt. Die Vitznau-Rigi-Bahn wurde 1871 eröffnet. Somit dürfte die Lok erst wieder 2021 zum Einsatz gelangen. Umso mehr ist im Sommer 2009 ein Ausflug auf die Rigi zu empfehlen. Infos: www.rigi.ch

DB AG

Güterverkehr drastisch eingebrochen

„Sicherlich freuen wir uns auf der einen Seite, dass wir (...) in der Krise immerhin noch ein Plus von 671 Millionen Euro an operativem Ergebnis erwirtschaftet haben. Das ist ein stolzes Ergebnis, auch wenn wir nicht verschweigen dürfen, dass das Minus 53 Prozent sind im Vergleich zum Vorjahr.", so Dr. Rüdiger Grube bei seiner ersten Bilanzpressekonferenz als Vorstandsvorsitzender der DB AG. Nach 112 Tagen im Amt stellte Grube am 20. August 2009 in Frankfurt am Main die Geschäftszahlen für das erste Halbjahr 2009 vor. Nach den Rekordjahren 2007 und 2008 muss der neue DB-Chef als Folge der Wirtschaftskrise einräumen, dass im Schienengüterverkehr sowie im Transport- und Logistikbereich mit 25 Prozent die größten Umsatz- beziehungsweise Erlösrückgänge zu verzeichnen waren. Im Personenverkehr gibt es mit einem leichten Plus von 1,8 Prozent an Fahrgästen noch eine sehr stabile Situation. Bis 2013 sollen die Fixkosten um zwei Milliarden Euro gesenkt werden und damit auch gleichzeitig ein positiver Einfluss auf das Ergebnis erreicht werden. Diese Zahl von zwei Milliarden setze sich zusammen aus 80 Prozent Kostenreduzierung und 20 Prozent neuem Geschäft. Vorerst soll es keine weiteren Zukäufe geben, die erworbenen Unternehmen sollen erst einmal konsolidiert und voll in den Konzern integriert werden, um allesamt auf die Gewinnschiene gesetzt zu werden. Als weitere zentrale Aufgabe sieht der Bahnvorstand die Lösung aller technischen Probleme der Zugflotte an, besonders bei den ICE 3 und ICE-T.

HARTMANN-FEIERLICHEITEN

16 Pferde ziehen Dampflok durch Chemnitz

● Mit einem einzigartigen Spektakel hat Chemnitz am 22. August eine Tradition aus dem 19. Jahrhundert wieder aufleben lassen: Von sechzehn Pferden wurde die vor 123 Jahren in Chemnitz gebaute Dampflok „Hegel“ durch die Innenstadt gezogen. Begleitet wurde die 20 Tonnen schwere Lok auf ihrem zwei Kilometer langen Weg von einem historischen Festumzug mit einer weiteren Dampflok auf einem Tieflader, verschiedensten Fahrzeugen aus der Zeit um 1900 und im Stile der Zeit gekleideten Bürgern. Laut Einsatzleitung der Polizei waren rund 45000 Zuschauer vor Ort. „Mit dem historischen Loktransport wollen wir die Lebensleistung des sächsischen Lokomotivkönigs Richard Hartmann würdigen“, erläuterte Sven Liebold vom Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz. 1848 hat Richard Hartmann, der in diesem Jahr seinen 200. Geburtstag feiern würde, in Chemnitz seine erste Lokomotive gebaut (siehe auch MEB 9/2009). Seine Fabrik verfügte damals über keinen Anschluss ans Eisenbahnnetz, so dass die dort gebauten Lokomotiven fast 60 Jahre lang per Pferdewagen von der Fabrik zum Chemnitzer Hauptbahnhof transportiert werden mussten.



Foto: Oehler

Der historische Loktransport in Chemnitz erinnerte an die Anfänge des Maschinenbaus in Chemnitz.

Der Schwellenleger

Es lebe die Gummi-Bahn!



● Seit dem 9. August 2009 bietet die DB AG gemeinsam mit der Tschechischen Bahn ČD einen Express-Bus zwischen Nürnberg und Prag im Zwei-Stunden-Takt an. Die Fahrzeit ist mit drei Stunden, 45 Minuten gegenüber dem Zug mit fünf Stunden, 16 Minuten geringer, der Fahrpreis von 48 Euro attraktiv. Reist man von Frankfurt mit dem ICE an, wird auf der Gesamtstrecke auch das günstige „Europa-Spezial" ab 29 Euro anerkannt. In einer Mitteilung der DB AG ist zu lesen: „Die Bahn schließt mit diesem Angebot die (...) Lücke in ihrem Angebot für Fernreisende, da mittelfristig der Ausbau der Eisenbahnlinien zwischen Nürnberg und Prag und damit attraktive Fahrzeiten auf der Schiene nicht möglich sind." Was für ein Eingeständnis eigener Versäumnisse: Die Bahn kapituliert vor der Gummi-Bahn! Bereits im Dezember 2004 war der Intercity Nürnberg – Prag eingestellt worden. Die Länderbahn, Betreiberin der Züge Nürnberg/München – Prag (gemeinsam mit der ČD), will ab Dezember mit neuen Zügen fahren, klagte gegen den Bus und verlor: Das Verwaltungsgericht Ansbach hielt den Express-Bus und den künftigen Länderbahnzug für nicht vergleichbar. So gräbt sich die Eisenbahn selbst das Wasser ab, anstatt endlich den Ausbau der Strecken anzugehen.



Foto: Kopke

Am Wochenende 25. und 26. Juli 2009 veranstaltete die Westfrankenbahn zwei (ausverkaufte) TEE-Sonderfahrten von Aschaffenburg nach Schwäbisch Hall und zurück. Hier durchfährt 217 002 am Sonntag mit dem TEE 33698 nach Aschaffenburg am Haken den Bahnhof Markelsheim.

HAMBURG

S-Bahn-Ersatzverkehr auf der Schiene

● Im Sommer erneuerte die Hamburger S-Bahn die Gleise zwischen Hamburg Berliner Tor und Bergedorf. Vom 18. Juli bis 9. August 2009 fuhren zwischen Bergedorf und Mittlerer Landweg und vom 10. bis 27. August zwischen Berliner Tor und Billwerder Moorfleet keine S-Bahnen aufgrund der Bauarbeiten. Wegen der langen Strecke und fehlender Ausweichmöglichkeiten fuhr man auf Fernbahngleisen mit einem Doppelstockzug zwischen Hamburg Hbf und Bergedorf einen S-Bahn-Ersatzverkehr. Bespannt war der aus vier Doppelstockwagen gebildete Zug mit einer Lok der Baureihe 143, einen Tag fuhr wegen Lokschadens sogar eine 218. Der Ersatzzug war etwa doppelt so schnell wie eine S-Bahn. Wegen der dicht belegten Strecke durch Fernzüge war ein Taktfahrplan für die Ersatzzüge nicht möglich.

Udo auf neuen Pfaden

● Ein wenig Auslauf gönnte man der seit 2005 abgestellten und zuletzt zur Lokführerausbildung in Troisdorf genutzten 218 212, die 2003 mit Udo-Lindenberg-Folien dekoriert wurde und am Tag der Deutschen Einheit den realen Sonderzug nach Pankow bespannen durfte. Auch war sie der Überraschungsgast auf dem Dresdner Dampflokfest 2004 und bespannte darauf auch den Hetzerather Sonderzug. 2005 erlitt die Lok einen Motorschaden und wurde anschließend in Köln hinterstellt. 2006 kam die Lok nach Troisdorf, wurde gesichert und überdacht abgestellt. E 10 121 überführte am 18. August 2009 die Lok und drei Erste-Klasse-TEE-Wagen von Köln nach Darmstadt. Die drei Wagen wurden in die Werkstatt nach Schöllkrippen überführt, wo sie neue Sitze bekamen. 218 212 wurde für eine Woche in Aschaffenburg hinterstellt und anschließend nach Mühldorf zur technischen Begutachtung und Schätzung des Reparaturaufwands überführt. Man kann hoffen, daß eine Reparatur der gut erhaltenen Lok genehmigt und die Maschine zur Feier 20 Jahre Einheit wieder betriebsfähig sein wird.



Foto: Mann

Von Darmstadt nach Schöllkrippen übernahm 218 105 der Westfrankenbahn den Zug.



Foto: Seraphin

Am 12. August 2009 war eine ungewöhnliche Fuhre im Erzgebirge unterwegs: Die normal für den ICE-Abschleppdienst vorgesehene 218 836 zog einen Funkmesswagen am Vormittag zwischen Chemnitz und Schwarzenberg, bevor es anschließend ins Vogtland ging. Diese Maschine dürfte die erste ihrer Baureihenfamilie gewesen sein, die auf der Zwönitztalbahn ihre Visitenkarte hinterließ. Mit dem Tbz 43349 erreicht der seltene Messzug gerade Thalheim.

Mehr Tempo für den Eisenbahnbetrieb:

1969 nahm die Deutsche Bundesbahn in Ludwigshafen und Kempten neue Durchgangsbahnhöfe in Betrieb. Deren Nutzen für die Städte ist aber bis heute fraglich.

Durchgehend Kopfstände





Foto: Kiebler

Das „Forum Allgäu" nimmt den Platz des alten Personenbahnhofes ein, auf dem Gleisfeld sind eine Berufsschule und Grünanlagen.

Auch ohne Bahnsteighalle wirkte das alte Kemptener Bahnhofsgebäude monumental, hier kurz vor der Schließung im Sommer 1969.

Foto: Slg. Huber

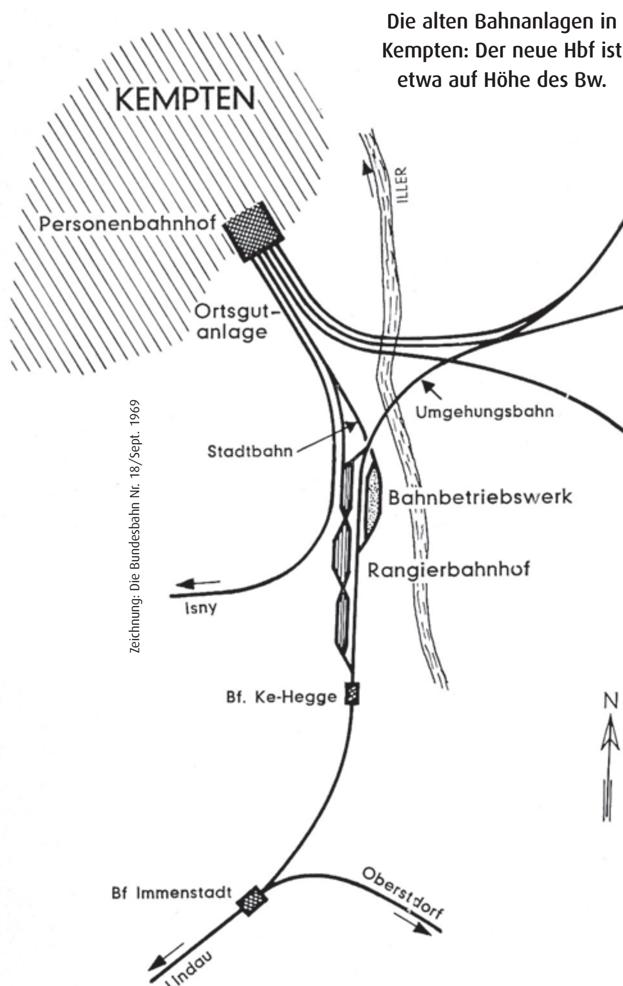
Am 29. Mai 1969 feierte die Deutsche Bundesbahn (DB) die Einweihung des neuen Hauptbahnhofes in Ludwigshafen am Rhein als „modernsten Bahnhof Europas", am 28. September desselben Jahres folgte der neue Bahnhof in Kempten (Allgäu); die Strecke München – Lindau kam zu TEE-Ehren.

Beide neue Bahnhöfe erlebten, kaum eingeweiht, nur eine kurze Blüte: Am 9. Februar 1971 bedeutete der Unfall von Aitrang das Ende der TEE-Triebzüge für Kempten (und 1977 das endgültige TEE-Aus). Der am 26. September 1971 eingeführte Intercity ließ Ludwigshafen im wahrsten Sinne des Wortes links liegen: Systemknoten für „Deutschland im 2-Stunden-Takt" wurde das benachbarte Mannheim.

Große Eisenbahnknoten wie Dresden, Köln, Halle, Hamburg oder Bremen hatten ihre Umgestaltung alle noch zu Länderbahnzeiten hinter sich. In Stuttgart, Leipzig und München wurden Kopfbahnhöfe in geänderter Lage geschaffen. Und nach dem Zweiten Weltkrieg musste mancher Bahnhof wie in Köln zwangsläufig noch einmal als Kopfbahnhof herhalten.

Die DB ließ schließlich in Heidelberg (1955), Braunschweig (1960), Ludwigshafen und Kempten die Kopfbahnhöfe auf. Trotz beschworener paralleler Planungen von DB und der jeweiligen Stadt war das Ergebnis für letztere auf Dauer eher von Nachteil. Dabei sah man die Kalamität bei der DB durchaus. Der Ministerialrat in der Hauptverwaltung der DB in Frankfurt am Main, Dipl.-Ing. Heinz Delvendahl, veröffentlichte in der Fachzeitschrift „Die →

Von Heidelberg bis Kempten: Vier neue Bahnhöfe



Zeichnung: Die Bundesbahn Nr. 18/Sept. 1969

Die alten Bahnanlagen in Kempten: Der neue Hbf ist etwa auf Höhe des Bw.

Bundesbahn", Ausgabe 9 von Mai 1969, vorausschauende Ausführungen, aus denen wir zitieren:

„Während der Eisenbahnfachmann seine Überlegungen auf die allgemeinen großräumigen verkehrlichen Ziele und auf die internationalen Verflechtungen ausrichten muß, sieht der Städteplaner nur ‚seine' Stadt. ... In einer weltweiten Untersuchung ... werden drei wichtige Merkmale ... für einen guten Bahnhof herausgestellt: die günstige Lage zum Stadtzentrum, die zügige Führung des durchgehenden Eisenbahnverkehrs und die ungehinderte Entfaltung des städtischen Straßenverkehrs.

Der im Herzen einer Stadt gelegene Kopfbahnhof weist die gewünschte günstige Lage auf, hat aber die bekannten eisenbahnbetrieblichen Nachteile ... Der Einsatz von Triebwagen und Wendezügen mit Steuerwagen ... und neue Signaltechnik ... haben zwar den betrieblichen Nachteil des ‚Kopfmachens' zu mildern vermocht. ... Solange Dampflokomotiven eingesetzt wurden, konnten ... die häufigen Lokomotivwechsel mit dem Wenden eines Zuges in einem Kopfbahnhof ohne zusätzliche Zeitverluste verbunden werden. Heute ... zwingt ein Kopfbahnhof zu einem Wechsel an Punkten, an denen dies nach der möglichen Laufleistung des Triebfahrzeuges nicht notwendig wäre. ...

So sind in gemeinsamen Planungen von Stadt und Eisenbahn in Heidelberg, Braunschweig und Ludwigshafen die neuen Bahnhöfe entstanden, und so wird auch der neue Kemptener Bahnhof erstellt. Die Standorte ... liegen an geeigneten Stellen der Zuführungsstrecken. In keinem Fall war es möglich, die frühere günstige Lage des Kopfbahnhofes zur Innenstadt für den neuen Durchgangsbahnhof zu erhalten. Die ... Entfernung des Bahnhofs von der Innenstadt kann durch leistungsfähige Nahverkehrsmittel gemildert werden. ... Ein anderes Problem ... (lässt sich) sehr viel schwerer lösen. Bei allen verlegten Bahnhöfen geht die Verbindung des alten Bahnhofs mit dem Geschäftsleben der Innenstadt verloren. ... Selbst gezielte städtebauliche Planungen haben hier eine Entwicklung der ‚City' zum neuen Bahnhof nicht zu erreichen vermocht."

Große Erwartungen an die neuen Hauptbahnhöfe

Der erste Bahnknotenumbau bei der DB erfolgte in Heidelberg, wo man auf jahrzehntealte Pläne zurückgriff. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte die Stadt im engen Neckartal keine Möglichkeit der Flächenentwicklung mehr. Bis 1910 waren Pläne für einen Durchgangsbahnhof in heutiger Lage fertiggestellt und wurde mit Erdarbeiten begonnen. Der erste Weltkrieg unterbrach die Arbeiten, fertiggestellt waren der neue Königsstuhltunnel, der Güterbahnhof und einige Brücken. Auf dem Gelände des künftigen Personenbahnhofes klaffte ein fast drei Kilometer langes, etwa 200 Meter breites Aushubloch von fünf Metern Tiefe, das „Baggerloch".

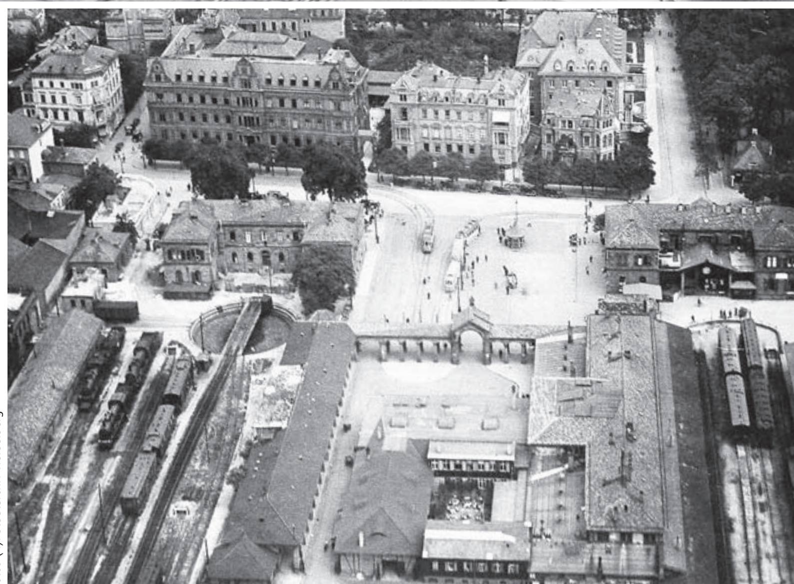
Nach dem Ersten Weltkrieg stellte man immerhin das Bahnbetriebs-

Blick auf die Personengleise im Juni 1968 mit dem Kopf-EG an deren Ende und dem ersten EG von 1852 in ursprünglicher Seitenlage.



Foto: Slg. Huber

Blick von Süden in die Rohrbacher Straße von Heidelberg, links der alte Hbf, vorn dampft eine P 8 in Richtung Neckargemünd.



Fotos (4): Stadtarchiv Heidelberg

Die Heidelberger Bahnhofsanlagen um 1930: Links der frühere Rhein-Neckar-Bahnhof, rechts einstiger Badischer Bahnhof.



Bundespräsident Dr. Theodor Heuss nahm den neuen Hbf persönlich in Betrieb.



Der 1955 eröffnete neue Heidelberger Hauptbahnhof, hier kurz nach der Fertigstellung, beeindruckt bis heute.

werk fertig. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg, im September 1950, begannen die Bauarbeiten für den Personenbahnhof.

Am 5. Mai 1955 wurde der neue Heidelberger Hauptbahnhof endlich eingeweiht. Die Architektur zeichnet sich bis heute durch viel Licht und Weite bei einem sachlichen Baustil aus, und Wahrzeichen ist das im schrägen Winkel von 50 Grad zur Gleisachse errichtete Empfangsgebäude. Es gilt bis heute als einer der schönsten Bahnhofsbauten der Deutschen Bundesbahn.

Auf dem alten Bahngelände entstand die Kurfürstenanlage mit großzügigen Straßenzügen und weit- →

Der von Süden in die Stadt führende alte Hauptbahnhof Braunschweig in seinen letzten Betriebsjahren, hier 1957.



Die Fassade des historischen Kopfbahnhofes ist noch erhalten. Das Gebäude beherbergt heute ein Bankinstitut.

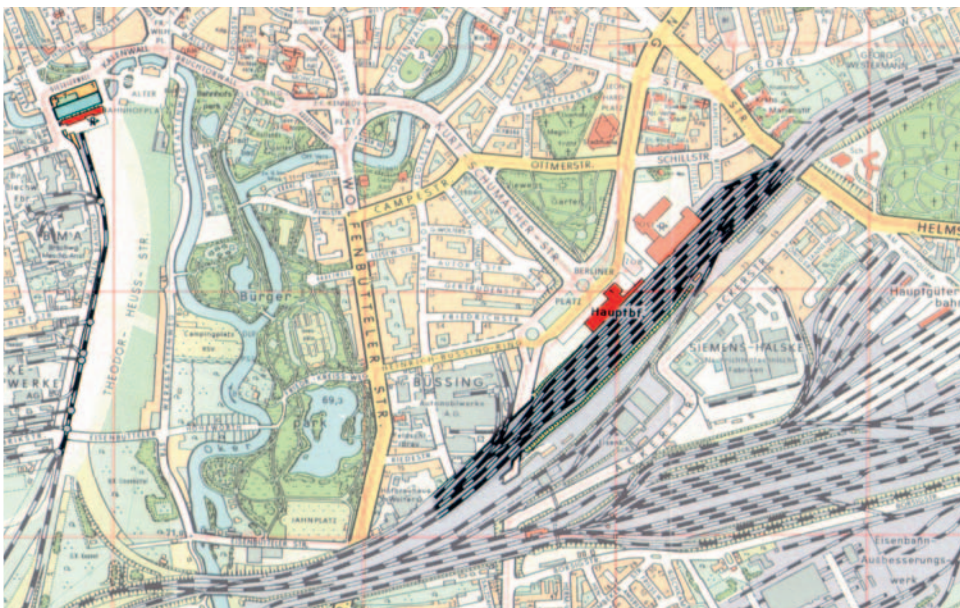
läufigen Parks, die sich mit Wohn- und Gewerbebebauung abwechseln. Die Anbindung des neuen Bahnhofes erfolgt mit Bus und Straßenbahn, die bis 1976 noch in die Altstadt fuhr. Heidelberg profitierte mit seinem Durchgangsbahnhof vom hochwertigen Fernverkehr und war TEE-, seit 1971 auch IC- Systemhalt.

Auch in Braunschweig reichten die Planungen für einen Durchgangsbahnhof weit zurück. Erste Überlegungen gab es 1870 – interessanterweise am heutigen Standort –, der erste Bahnhofsplan datiert von 1889 an anderer Stelle. Spätere Planungen führten zu keiner konkreten Lösung. Erst 1938 lag ein Konzept mit Bahnhof in heutiger Lage vor, erste Arbeiten begannen – und wurden wie in Heidelberg vom Zweiten Weltkrieg unterbrochen.

1953 fiel die Entscheidung, den neuen Hauptbahnhof am 1938 geplanten Standort zu errichten, und im Mai 1956 begannen die Erdarbeiten. Nach vierjähriger Arbeit wurde der neue Bahnhof am 1. Oktober 1960 eröffnet. Das Empfangsgebäude zeichnet sich durch Schlichtheit aus und wird von einem 29 Meter hohen und fast 100 Meter langen Bürogebäude dominiert. Doch trotz ebenfalls guter Erschließung mit dem Nahverkehr gelang die Anbindung an die Innenstadt nicht so wie in Heidelberg.

Vor dem neuen Bahnhof entstanden der Berliner Platz und die breit angelegte Kurt-Schumacher-Straße, die 1970 gar eine großzügige Fußgängerüberführung erhielt. Ein Atrium-Bummel-Center sollte die Distanz eben-

Fotos (3): Slg. Heiko Krause



Der Ausschnitt des Stadtplanes zeigt die Lage des alten (links) und neuen (rechts) Bahnhofes.

falls überbrücken. Und doch: „Dies ist bis heute in allen Belangen schief gegangen", urteilt der Braunschweiger Heiko Krause, der sich in seiner Freizeit der Historie des alten Bahnhofes widmet. Die Fußgängerbrücke fiel schon 1999. Immerhin blieb die Front des alten Kopf-Empfangsgebäudes erhalten – von allen anderen drei Bahnhöfen gibt es keine Spuren mehr.

Auch im Falle von Ludwigshafen hat sich die Stadt bis heute nicht vom Eingriff aus den 1960er-Jahren erholt. Viele Ludwigshafener fragen sich bis heute, wo denn ihr Stadtzentrum ist. Am Standort des alten Bahnhofes hat sich die Stadtplanung übernommen und musste ihre Vorhaben mehrmals nach unten korrigieren – zum Teil im Wortsinne: Von drei geplanten Hochhäusern wurde nur eines höhenreduziert gebaut. Und die endlich verschwundene Barierre des Kopfbahnhofes wurde ersetzt – durch eine neue: Mehrspurige, zum Teil in Hochlage angelegte Schnellstraßen! Die in mehreren Ebenen geführte Stadt-/Straßenbahn, die einmal zur U-Bahn ausgebaut werden sollte, macht die Betonorgie und das Wirrwarr in der Stadt komplett.

Auch der neue Hauptbahnhof ist nichts als eine Betonwüste: Er wird dominiert von einer enormen Pylonbrücke, die ebenfalls mehrspurigen Schnellstraßen dient und unter der sich die Bahnsteige fast ducken müssen. Die Nahverkehrsanbindung ist bis heute ein Straßenbahn-Rudiment in Tieflage geblieben.



Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen

1969 wurde der neue Hbf in Ludwigshafen dem Betrieb übergeben. Er wird bei der Bevölkerung schlecht angenommen.



Fotos (2): Slg. Schumacher

Das zerstörte EG in Ludwigshafen wurde zu Beginn der 1950er-Jahre durch einen zeitgemäßen Neubau am selben Ort ersetzt.

Im Ludwigshafener Hauptbahnhof können Züge aus allen und in alle drei Hauptrichtungen ohne Kopfmachen durchfahren. Nur, das ist ein Betriebskonzept vom Ende der 1950er-Jahre, als es bei der DB noch reichlich dampfte, Wende- und Triebzüge

Die Planungen sind zum Teil Jahrzehnte alt

noch die Ausnahme waren. Zwangspunkt für Standort und Anlage bildete eine 1955 bis 1959 geschaffene viergleisige Güterzugumfahrung für die Verbindung Mainz – Mannheim. Ab 1958 fanden Stadt und DB zu Gesprächen über eine Bahnhofsverlegung zusammen, bei der die DB als weiteren Zwangspunkt die von der Stadt geplante, das komplette Bahngelände schneidende Hochstraße zu berücksichtigen hatte.

Auf unschöne Weise spiegeln die Ludwigshafener Bahn- und Straßenanlagen den Zeitgeist der 1960er-Jahre. Hinzu kommt: Sämtliche Ingenieurbauwerke, von den Tunneln über die Gleisbrücken bis hin zum bildprägenden Pylon, erreichen ihre Nutzungsdauer. Zwar gibt es seit 2003 mit dem Haltepunkt Ludwigshafen-Mitte einen zentrumnahen Bahnzugang, doch macht der den Hauptbahnhof um so mehr obsolet: Einige an Werktagen verkehrende →

Das Empfangsgebäude des Ludwigshafener Hbf, hier um 1910, wurde westlich der Bahnsteiganlagen in Seitenlage errichtet.



Ludwigshafen: Alter Zeitgeist, überholte Planung



Betrieblich sah die DB in den Anlagen des neuen Hbf Ludwigshafen ein Meisterwerk: In alle Richtungen – aus allen Richtungen.

Noch einmal der alte Hbf: Rechts oben sind jene Bahnanlagen zu erkennen, auf deren Gelände der kommende Hbf errichtet wird.

Fotos (2): Stadtarchiv Ludwigshafen

Züge halten dort schon gar nicht mehr. Doch so unschön die Verkehrsbauten sind: Ein Besuch im Stadtmuseum sei jedem empfohlen, der sich die Lage der alten Bahnanlagen einmal im Modell anschauen möchte.

In Kempten ist alles eine Nummer kleiner, doch wurde die Stadt hier ebenfalls nicht glücklich. Bis heute überbrückt lediglich eine Buslinie im 20-Minuten-Takt die knapp zwei Kilometer zwischen Bahnhof und Innenstadt. Anders als in den genannten Städten war in Kempten schon die Anlage des alten Kopfbahnhofes umstritten, doch setzte sich die Stadt gegen die Eisenbahn durch und bestand auf dem zentral gelegenen Kopfbahnhof. 1852 mit der ersten Anlage eröffnet, wurde um 1904/1905 und dann erneut 1927 über die Verlegung diskutiert. Schnellzüge fuhren ab 1925 den Kopfbahnhof nicht mehr an: Sie hielten südlich in Hegge, Pendelzüge brachten die Reisenden vom und zum Hauptbahnhof.

1949 endlich rangen sich die Stadtväter zur Verlegung des Bahnhofes durch. Erst 1961 einigten sie sich mit der DB, die 1965 mit den Bauarbeiten begann. Zumindest eine Zeit lang schien Kempten einen Nutzen aus dem 1969 eröffneten Bahnhof zu ziehen. Doch die Bebauung auf dem alten Bahnareal ließ Jahre auf sich warten. Und spätestens seit der Jahrtausendwende hat Kempten einen Konkurrenten: Das 35 Kilometer nördlich gelegene Memmingen verfügt seit 2004 über einen Flughafen und wird künftig an der elektrifizierten Strecke München – Lindau – Zürich liegen.

In südlicher Richtung droht das nächste Vorhaben: Lindau soll nach dem Willen der DB AG seinen Inselbahnhof verlieren, durch einen vier(!)gleisigen Durchgangsbahnhof an Land ersetzt werden soll. Von diesen Planungen förmlich überrollt, stimmte der Stadtrat in erster Reaktion geschlossen gegen das Projekt, das seither mehr oder weniger auf Eis liegt. Ist die DB AG so wenig lernfähig?

Henning Bösherz



Berliner Aufbau-Jahre

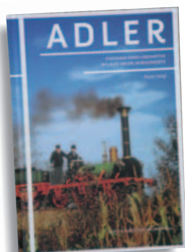
Manuel Jacob: Der elektrische Betrieb auf der Berliner S-Bahn, Band 4: 1946 bis 1960. Verlag B. Neddermeyer, Berlin 2008. ISBN 978-3-933254-21-4, 178 Seiten, 220 Schwarzweiß-Abb., zahlreiche Faksimiles; Preis: 32 Euro.

■ Jenen Berlinerinnen und Berlinern, die während des im Buch besprochenen Zeitraumes am Wiederaufbau der S-Bahn mitwirkten, muss das aktuelle Geschehen wie blanker Hohn erscheinen. Umso mehr verdienen die damaligen Anstrengungen und Geschehnisse Würdigung. Der Autor gibt eine Einordnung in die Umstände ab 1945 und stellt schonungslos die Schwierigkeiten dar, die sich mit dem Untertitel „Aufbau, Improvisation, Erweiterung" teilweise beschreiben lassen. Dazu geht er auf Ansprüche der Siegerstaaten ein, beschreibt den harten Winter 1946/47, erste sichtbare Aufbauerfolge – aber auch die ersten Auswirkungen getrennter Wirtschafts- und Währungsgebiete in West- und Ost-Berlin. So wie die S-Bahn immer ein Spiegelbild Berlins gewesen ist, gilt das für die Jahre bis 1960 in besonderer Weise. Es ist das Verdienst des Autors, keinen wesentlichen Aspekt ausgelassen und mit einer beeindruckenden Bildauswahl, ergänzt um reichlich faksimiliertes Zeitungs- und Aktenmaterial, eine facettenreiche Dokumentation geschaffen zu haben. *hb*

● ***Fazit: Gerade heute sehr lesenswert!***

Der Adler kreist wieder

Peter Heigl: Adler. Stationen einer Lokomotive im Laufe dreier Jahrhunderte. Buch- und Kunstverlag Oberpfalz, Amberg 2009. ISBN 978-3-935719-55-1, 160 Seiten, 45 Schwarzweiß-, 64 Farbabbildungen; Preis: 19,80 Euro.



■ Ob aktuelle Rekonstruktion des ausgeglühten Nachbaues, Nachbau zum Jubiläum 1935 oder Original, Deutschlands Eisenbahnzeitalter zwischen Nürnberg und Fürth einläutende Lokomotive „Adler" führte ein bewegtes Leben. Peter Heigl hat die wichtigsten Stationen vom Start der Stephenson-Lok auf der Ludwigsbahn über die 100-, die 125- und die 150-Jahr-Feier bis hin zur Brandkatastrophe im Gostenhofer Lokschuppen und dem betriebsfähigen Wiederaufbau der Maschine in Wort und Bild festgehalten. Dass die Aufnahmen nicht generell über eine brillante Schärfe verfügen, ist zumindest teilweise den historischen Vorlagen geschuldet. Freilich ist dem Autor bei allem Bemühen um eine exakte geschichtliche Ausarbeitung unter anderem auch entgangen, dass vom Adler zwei 1:1-Nachbauten existierten. *hc*

● ***Fazit: Lesenswerter Vorgriff aufs Jubiläum 2010***



Außerdem erschienen

Zeitreisen auf schmaler Spur

Jürgen Moritz: Als die Bähnchen noch in die Bimskaul fuhren. Selbstverlag, Neuwied-Engers 2009. 56 Seiten, 54 Schwarzweißabbildungen; Preis: Euro 5,00.

Die ambitionierte kleine Druckschrift über die schmalspurigen Feld- und Industriebahnen in Neuwied ist über die Stadtverwaltung Neuwied, Engerser Landstraße 17, 56564 Neuwied, Tel. 02631/802216, Internet a.henn-kunzer@neuwied.de erhältlich.

● **Hochinteressante Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte**

Geisterbahn und Transitstrecke

Wolfgang Kiebert: Die Berliner Nordsüd-S-Bahn. Transpress-Verlag, Stuttgart 2008. ISBN 978-3-613-71337-6, 160 Seiten, 81 Schwarzweiß-, 49 Farbabbildungen; Preis: Euro 19,95.

Vom Planungsbeginn schon zu Zeiten des Kaiserreichs über den Zweiten Weltkrieg, Mauerbau und Wiedervereinigung bis hin zu den Sanierungs- und Ausbauarbeiten an der Station Anhalter Bahnhof, Stand Ende 2007, schlägt der Autor einen kenntnisreichen textlichen und gut bebilderten Bogen.

● **Höchst informativ, auch vor aktuellem Hintergrund**

Drei auf einen Streich

Miba-Anlagen 12. Verlagsgruppe Bahn GmbH, Miba-Verlag, Nürnberg 2009. ISBN 978-3-89610-261-4, 96 Seiten, 148 Farbabbildungen; Preis: 10,00 Euro.



■ Teils großformatige Bilder zum Schwelgen, Gleispläne und informative Texte: Auch die zwölfte Ausgabe der Miba-Anlagenreihe bietet nicht nur Sehenswertes zum Träumen, sondern zahlreiche Anregungen zur praktischen Umsetzung in der eigenen Modellbahnwelt. Ein Keilbahnhof im Voralpenland, die norddeutsche Tiefebene und der Grenzübergang Helmstedt-Marienborn sorgen thematisch und hinsichtlich der Nenngrößen, nämlich in H0, N und I, für Abwechslung und willkommene Vielfalt. *hc*

● ***Fazit: Anregend im wahrsten Sinne des Wortes***

Dampfbahn-Route zur Mole

Helge Scholz: Insel Rügen. Die Rügensche Bäderbahn. SSB-Medien, Zittau 2009. ISSN 1866-2374, 56 Seiten,10 Schwarzweiß-, 121 Farbabbildungen; Preis: 4,90 Euro.



■ Eine gute Ergänzung zu den Publikationen der letzten Jahre über Deutschlands größte Ferieninsel ist diese jüngste Sonderausgabe der SSB-Medien. Helge Scholz ist es nicht nur gelungen, neben historischen Rückblicken die zwischenzeitliche Entwicklung von der Rügenschen Kleinbahn zur Rügenschen Bäderbahn in Wort und Bild trefflich nachzuzeichnen, sondern auch mit dem Blick über den Tellerrand die Insel Rügen selbst als Tourismusziel erster Klasse erneut ins Bewusstsein zu rücken. *hc*

● ***Fazit: Schöner Reiseführer mit Erinnerungswert***

DER BESSERE WEG

Die kleine Schweiz leidet besonders unter dem transeuropäischen Lkw-Verkehr. Die Rola von „RAlpin“ entlastet Mensch, Material und Umwelt.

Schauplatz Freiburg i. Br., „RAlpin“-Terminal: Ralf Hecking steht mit seinem Sattelschlepper im Warteraum zur Verladung auf die Rollende Autobahn (Rola) nach Novara, Italien. Die einfachen Check-In-Formalitäten hat er bereits im Barackenbüro erledigt und die Verpflegung, zwei Sandwiches sowie Mineralwasser, in Empfang genommen. „Für mich ist die Reise Routine, ich bin hier schon x-mal gefahren“, so Hecking. Heute Fracht laden, über Nacht auf der 414 Kilometer langen Fahrt im Zug schlafen, morgen in Norditalien abladen und schon geht's, falls möglich, abends wieder zurück – per Bahn natürlich. „Das ist ja der große Vorteil für uns Trucker: Die rund acht bis zehn Stunden Fahrtzeit auf dem Zug zählen als Ruhezeit“, erläutert der Lkw-Fahrer.

Der stolze Auslastungsgrad der Züge von durchschnittlich 86,4 Prozent im Jahr 2008 spricht für deren Beliebtheit. Die Anzahl jährlich beförderter Lastwagen verdoppelte sich in den letzten sechs Jahren auf 85106 im Jahr 2008, transportiert auf 5375 Zügen! Am 26. November 2008 feierte man in Freiburg die Verladung der 500000. Sendung, seit am 11. Juni 2001 der erste Zug der „RAlpin“ rollte. Aktionäre der Firma mit Sitz in Olten sind mit je 30 Pro-



Der vielbeschäftigte Geschäftsführer René Dancet zieht die Fäden vom „RAlpin“-Hauptsitz in Olten aus.



Gut erholt und ebenso gut gelaunt geht es auf Verteilfahrt in Novara.



Gemütlichkeit und Gespräche mit Kollegen lockern den harten Fernfahreralltag auf.

9. Oktober 2006: Gezogen von BLS-485 015 rollt die Lastwagenkarawane vor der prächtigen Kulisse von Eiger, Mönch und Jungfrau bei Uetendorf in Richtung Basel und Freiburg i. Br.

Keine Frage, was bequemer und schneller ist: Im Stau auf der Gotthard-Nordrampe stehen oder im Ruhewagen der „RAlpin" erholen.



zent die BLS AG, die Hupac SA, die SBB Cargo AG und mit zehn Prozent die Trenitalia SpA. Den Verkauf und die Disposition besorgt in Chiasso die Hupac, der Terminal in Novara wird durch die Hupac-Tochter Fidia betrieben, derjenige in Freiburg durch die SVG-(Straßenverkehrs-Genossenschaft)-Südbaden. Zwischen Freiburg und Weil sowie zwischen Domodossola und Novara stellt SBB Cargo die Loks, durch die Schweiz macht es die BLS. Aktuell bietet „RAlpin" täglich zehn Zugpaare an, mit reduziertem Betrieb über das Wochenende.

Inzwischen kroch Heckings Brummi vor bis auf die Lkw-Waage zur Stunde der Wahrheit: Der Kontrolleur des Terminals, ausgerüstet mit Messlatte und scharfem Blick, nimmt's peinlich genau. Die Eckhöhe eines Lkw darf genau vier Meter nicht überschreiten. Ist der Wagen zu hoch, kann die Luftfederung abgesenkt werden. Nützt das nichts, heißt es selbst fahren. Ausnahmslos! Auch Begleitpersonen oder Tiere werden nicht akzeptiert. Maximal 2,6 Meter breit, 18,6 Meter lang und 44 Tonnen schwer darf ein Lkw sein. „Antennen und Rückspiegel muss ich einziehen", so Hecking. →


Man kennt sich am Check-In-Schalter: Eine Fahrt kostet zwischen 450 und 540 Euro.


Man muss seinen Lkw schon gut kennen beim Befahren der Niederflur-Flachwagen.


Mindestens vier Räder müssen mit Keilen für die Zugfahrt gesichert werden.

Ebenso müssen Windabweiser und Planen gesichert, Schiebedächer und Domdeckel von Zisternen geschlossen sein. Erst dann darf einer der 21 Stellplätze angesteuert werden. „Das hier ist Millimeterarbeit“, ruft der Trucker aus seinem Führerhaus. Die befahrbare Fläche ist kaum breiter als ein Lkw. 95 Prozent aller Lkw im grenzüberschreitenden europäischen Straßenverkehr passen auf die Wagen. Handbremse anziehen, Gang einlegen, Luftfederung entlüften, Räder verkeilen und ab geht es mit Schlafsack und Verpflegung in Richtung Begleitwagen. Während der Zugfahrt ist der Aufenthalt im Truck verboten.

Die Signale stehen auf Grün für die Re 421 der SBB Cargo. Im Begleitwagen kann es jetzt schon mal gemütlich und lustig werden, sei es im Schlafabteil oder im Gemeinschaftsraum, ausgerüstet mit kleiner Bordküche. „Am großen Tisch essen wir oft noch gemeinsam oder spielen Karten“, so Hecking. Oder es werden Erfahrungen ausgetauscht und die neuesten Witze erzählt – Geselligkeit als Ausgleich einsamer Stunden im Cockpit.

Schweizer Parlament und Stimmvolk beschlossen in mehreren Abstimmungen, die Verlagerung des alpenquerenden Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu forcieren. Der Bau der Schweizer Eisenbahn-Alpentransversalen NEAT mit den Basistunneln am Lötschberg und Gotthard (noch im Bau), ein Transitabkommen der Schweiz mit der EU und die Erhebung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zielen in diese Richtung: Für einen 38-Ton-


Mit dem Bettzeug unter dem Arm geht es nach der Ankunft eiligst zum Lkw. Der hinterste Kollege möchte nicht allzulange warten.

Nach der Ankunft in Novara wird die Pufferbohle aufgeklappt und innerhalb kürzester Zeit ist die Lastwagenschar verschwunden.



nen-Brummi auf dem Straßenweg durch die Schweiz von Deutschland nach Italien werden rund 300 Franken fällig. Ein Verkehrsverlagerungsgesetz regelt die Abgeltung für die Bahnen durch den Bund für den unbegleiteten und begleiteten kombinierten Verkehr durch die Schweiz.

Schon seit 1981 betrieb die Hupac SA eine Rola von Freiburg über den Gotthard nach Milano Greco Pirelli. 2001 gründeten die BLS Lötschbergbahn AG, Hupac SA und SBB Cargo AG die „RAlpin AG", nachdem sie im Jahr 1999 als Arbeitsgemeinschaft den Zuschlag für die Rola Lötschberg-Simplon erhalten hatten. Die Lötschberg-Bergstrecke musste vorher mit Profilanpassungen in Tunneln und auf Brücken hergerichtet werden, um Lkw mit einer Höhe von vier Metern durchschleusen zu können. In Slalomfahrt mit besonderer Signalisation konnte die Rola so von einem Gleis zum anderen wechseln, je nach Lichtraumprofil. Heute ist das passé. Der bunte Lastwagenzug rollt längst durch den neuen Lötschberg-Basistunnel, ohne Staus und andere Straßenhindernisse, mit spürbarer Umweltentlastung.

Die „RAlpin" versteht sich als Ergänzungsangebot zum konventionellen Wagenladungsverkehr für Massengüter, zu Wechselbrücken und Containern und eignet sich besonders für zeitkritische „Just-in-time"-Lieferungen, für heikle und wertvolle Güter, die Begleitung erfordern. Transportiert wird fast alles: Chemische Produkte, Hightec-Komponenten, Ersatzteile, verderbliche Lebensmittel, sogar Luftfracht für die Lufthansa. Sowohl große als auch kleine Spediteure zählen zu den Kunden. Zeitgewinn, Optimierung der Lenk- und Ruhezeiten, Vermeidung von Staus, besser planbare Touren und Ankunftszeiten oder Gefahrgüter ohne Umwege zu transportie- →



Bei „RAlpin" wird niemand im Stich gelassen dank Mitarbeitern mit meist guter Laune wie hier in Freiburg.



Hier wird genau Maß genommen: Was mehr als vier Meter hoch und schwerer als 44 Tonnen ist, muss die Straße benutzen.



Fotos: Armin Schmutz

Nur noch in Ausnahmefällen wird seit Eröffnung des Lötschbergbasistunnels über die Bergstrecke wie hier bei Frutigen gefahren.



Kurz vor der Abfahrt in Freiburg: Die Re 421 zieht nun den Zug bis Weil. Nachtfahrten sind bei den Kunden sehr beliebt.



Die Fahrer bringen ihr eigenes Bettzeug für die Stunden in der Schlafkoje mit.



Zum 500000. Lkw stiftetete „RAlpin“ den Fahrern ein Buffet im Gemeinschaftsraum.

ren, sind nur einige der Argumente für die Bahn. Im Schienenvor- und -nachlauf kommen die Lastwagen in Freiburg aus einem Umkreis von etwa 400 und in Novara von rund 150 Kilometern.

„RAlpin“ setzt gegenwärtig über 300 Niederflur-Tragwagen ein. Mit diesem Inventar sind Züge bis auf die technisch maximale Länge von 21 Wagen möglich. Der Betrieb der achtachsigen Saadkms-Spezialwagen ist aufwendig. Die Radsätze mit Rädern von nur 36 bis 38 Zentimetern Durchmesser sind verschleißempfindlich. Zwei Vorkommnisse im Jahr 2008 führten zum Ausfall von über 400 Zügen oder 6000 Straßensendungen. Ein Streik im SBB-Industriewerk Bellinzona beeinträchtigte die Verfügbarkeit revidierter Achsen. Außerdem wurden bei einer Routinekontrolle am 18. April 2008 in Freiburg Einkerbungen an den Radlaufflächen festgestellt, deren Ursache nicht herausgefunden werden konnte. Werkstoffprüfungen erlaubten, Materialfehler auszuschließen, und führten zur Vermutung, dass die Schäden aufgrund einer vorübergehenden Veränderung der Infrastrukur auftraten. „RAlpin“ lässt die Wagen nach festgelegter Zeit in Offenburg und die Radsätze in Bellinzona warten. Nach jeder Fahrt werden zudem die Radsätze in den Terminals kontrolliert.

In Domodossola hat die SBB Cargo mit ihren Re 474 oder 484 den Zug für die Rest-Strecke nach Novara wieder übernommen. Im Mannschaftswagen werden die Schlafsäcke eingerollt, es wird gepackt. „Wunderbar geschlafen“, stellt Ralf Hecking kurz fest, er ist fit für die Weiterfahrt.

Ankunft in Novara: Zuerst wird die Streckenlok weggestellt und der Mannschaftswagen zum Terminalgebäude manövriert, bevor die Lastwagenkarawane ins Stumpfgleis des Terminals eingeschoben wird. Dann geht alles sehr rasch. Die Chauffeure eilen zu ihren Wagen, rüsten sie fahrbereit auf und in Windeseile zerstreut sich die bunte Gesellschaft in alle Richtungen. Nebenan wird schon die nächste Rola Richtung Norden geladen.

Der Vertrag der „RAlpin“ mit dem Bundesamt für Verkehr reicht bis 2011. Im Frühsommer 2009 wurde die Rola für die Jahre 2011 bis 2018 neu ausgeschrieben. „RAlpin“ ist für den Job gut aufgestellt und der Gewinn des Wettbewerbs existenziell.

Armin Schmutz/al



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Oberschlesien

Betrifft: „Zwischenhalt“, Heft 9/2009

Die Stadt Gliwice (Gleiwitz) lag im deutschen und liegt im polnischen Oberschlesien und der Verkehrsverbund heißt deshalb auch KZK-GOP, deutsch: Kommunaler Verkehrsverband des Oberschlesischen Przemyslower Kreises. ***Ulf Zimmermann, 01237 Dresden***

Sachkenntnis

Betrifft: „Es grünt so grün mit eignem Grün“, Heft 9/09

Ihren Ausführungen zum Modellbaumseminar stimme ich voll und ganz zu. Seit 1954 – heute im 80. Lebensjahr – bin ich vom Modellbahnvirus infiziert und habe bis zum heutigen Tage an unserem gemeinsamen Hobby viel Spaß. Ich habe in den mehr als 50 Jahren meiner modellbahnerischen Laufbahn fast alles selbst gebaut. Dank guter körperlicher Verfassung entstehen auch heute noch Loks, vor allem preußischer Bauart. Auch die Bepflanzung mit naturgegebenem Material habe ich in großem Maße angewendet. Und deshalb kann ich mir wohl erlauben, den Aufständischen meine Meinung zu sagen: Man lernt immer dazu, wenn ein Profi seine Kenntnisse preisgibt. Und da Josh dies mit großer Sachkenntnis und vielen detaillierten Hinweisen zum Besten gibt, sollte man sich darüber freuen, statt zu meckern.

Ulrich Schulz, E-Mail

Sommerloch

Betrifft: „Es grünt so grün mit eignem Grün“, Heft 9/09

Die ironische Sicht an der Kritik Ihrer grünen Dauerserie im Standpunkt verwundert nicht, wird doch das Sommerloch, von dem auch eine Modellbahnzeitschrift nicht verschont bleibt, ganz gut gestopft. Mit „Künstlermodellbäumen“ und „Herrschaftswissen“ allerdings wird man eher weniger das Interesse, vor allem junger Leute, für unser Modellbahnhobby wecken. ***Wolfgang Billig, 08066 Zwickau***

Kundendienst

Betrifft: „Goldrausch“, Heft 7/2009

Kundenorientiert nennt man das, was ich bei einer Reklamation bei der Firma Gützold erleben durfte. Offenheit, Ehrlichkeit und die problemlose Bearbeitung sind das, was man als Kunde von einem Hersteller erwartet. Die Firma Gützold ist in jeder Hinsicht ein Vorbild in diesem Bereich. Auch dafür meinerseits ein „Goldenes Gleis“.

Rainer Görsch, E-Mail

Ohne Gewalt

Betrifft: „Zielbahnhof München“, Heft 9/2009

Es geht auch ohne brachiale Gewalt: Gehäuse abspreizen, oberes Spitzenlicht mit Schraubenzieher herausdrücken, Inneneinrichtung herausziehen.

David Rödiger, E-Mail

Trasse vorhanden

Betrifft: „Braunlage: Kommt die Bahn?“, Heft 8/2009

Es ist nicht zutreffend, dass die alte Trasse verbaut ist. Eine Verbindung in Sorge wäre noch immer möglich. Die Trasse des ehemaligen Verbindungsgleises von SHE und NWE ist noch existent. Richtung Brunnenbachsmühle ist die Trasse noch als Wanderweg vorhanden, ebenso die Brücke über die Bode. Es gäbe mit dem Jugendwaldheim keinen Konflikt, da man das Bahnhofsgebäude nicht braucht. Von dort aus ist die Trasse bis Braunlager Bahnhof frei begehbar. ***Alexander Arnold, 99734 Nordhausen***

Ochsen-Probe

Betrifft: „Maxima auf Probe“, Heft 9/2009

Da staunt der Laie und der Fachmann wundert sich. So könnte man die am 4. August 2009 durchgeführte Probefahrt des „Ochsen“ 264006-8 für CTL-Rail Düsseldorf in Klinge und Forst umschreiben, welcher bei der Bundespolizei ebenfalls für reichlich Aufsehen sorgte.

Frank Gutschmidt, E-Mail



Foto: Gutschmidt

Auf Probefahrt für CTL macht die Maxima in Klinge Station.

Lok-Symbol

Betrifft: „Hartmanns Erben“, Heft 9/2009

Herzlichen Dank für den Beitrag zum 200. von Richard Hartmann. Gestatten Sie mir folgende Ergänzung: Über dem Haupteingang des Verwaltungsgebäudes zwischen den Figuren des Schmiedes und des Gießers befand sich eine Lokomotive, die am Anfang der 40er-Jahre durch den Reichsadler ersetzt wurde, der ein Hakenkreuz in seinen Klauen hielt. Es war nur natürlich, dass dieses Symbol nach dem Krieg entfernt wurde. Leider kam nicht wieder die Lokomotive an diesen Platz, sondern ein undefinierbares, eiförmiges Gebilde, an dem im Laufe der DDR-Jahre das Bild des jeweiligen Staatsoberhauptes angebracht war.

Gerhard Peter Thielemann, E-Mail

Zugkraftreserven

Betrifft: „Großohrhasen“, Heft 5/2009

Auch bei der Altbau-50 von der Firma Tillig bemängeln Sie eine nur wenig gesteigerte Zugkraft gegenüber der Rekolok: Nur zehn Vierachser. Ich habe auch die Altbau-50. Sie zieht bei mir 19 vierachsige Güterzugwagen und einen Zweiachser. Das sind 78 Achsen. Dabei hat die Lok noch Reserven in ihrer Zugkraft.

Peter Hamann, 01561 Zabeltitz

Anmerkung der Redaktion: Das von unseren auf der Testanlage ermittelten Werten abweichende Ergebnis spricht eindeutig für die Streubreite in der Serie.

Früherer Beginn

Betrifft: „Brücken-Schläge“, Heft 9/2009

Vielen Dank für den interessanten Bericht über die Weichselbrücken von Dirschau. Mir war es nicht bekannt, dass mit dem Beschuss dieser Brücke durch die deutsche Luftwaffe bereits um 4.33 Uhr der Zweite Weltkrieg begann. Sehr ausführlich ist der Bericht, in gewohnt guter Qualität. Noch etwas zur Abwrackprämie: Ich halte es persönlich für keine gute Idee, das System im Modellbahnhandel einzuführen. ***Uwe Schlüter, 31137 Hildesheim***

In den vergangenen Jahren hat sich im Nahverkehr viel verbessert, auch in Deutschlands Südwesten beim VRN.

Ein Erfolgsmodell feiert Geburtstag



Zur Attraktivitätssteigerung des Verkehrs nach Frankreich fahren an Wochenenden Züge zwischen Strasbourg und Neustadt/W. Am 17. Juni 2007 verließen zwei, mit deutscher Sicherungstechnik ausgerüstete „Wale" (Baureihe X 73900 der SNCF) den pfälzischen Bahnhof Winden.

Der Nahverkehr im Rhein-Neckar-Raum des Jahres 1989 war ein Dschungel mit einem Dickicht von 30 unterschiedlichen Tarifen. So beschreibt es der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ganz offiziell in der Jubiläumsausgabe seiner Hauszeitschrift „Hin und Weg". Bleibt man bei der Metapher, dann wird heute zwischen Odenwald und der pfälzisch-saarländischen Grenze ökologischer Landbau auf einer bestens organisierten Plantage betrieben. Denn der VRN ist ein Erfolgsmodell.

Schon 1973 wurde eine Tarifgemeinschaft Rhein-Neckar gegründet. 1986 wurde die erste Verbundstufe für Zeitkarten eingeführt. Nach weiteren intensiven Vorbereitungen war es am 1. Dezember 1989 soweit: Ein Tarif, ein Ticket, ein Fahrplan für 17 Verkehrsunternehmen in der Region mit den Großstädten Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg als Kerngebiet. Der VRN startete als Vollverbund gleichzeitig in drei Bundesländern: Der südhessische Landkreis Bergstraße war von Anfang an dabei.

Zug um Zug wurden die Tarifangebote ausgebaut: Maxx-Ticket für Schüler, Job-Ticket für Berufspendler, das Ticket 24 (Plus) für Ausflüge und die „Karte ab 60". An den sich schnell abzeichnenden Erfolgen wollten weitere Gebietskörperschaften teilhaben. 2006 wurde rechtzeitig zu den Fußball-WM-Spielen in Kaiserslautern sogar der komplette Westpfalz-Verkehrsverbund integriert. Heute kann man mit VRN-Fahrausweisen von Mannheim bis ins saarländische Homburg oder bayerische Würzburg und weit in den hessischen Odenwald fahren. Sogar nach Wissembourg (Frankreich!) gelten Verbundtickets, für die Fahrt nach Strasbourg gibt es eine spezielle Anschlussfahrkarte.

Aus den Verkehrsangeboten sticht die S-Bahn Rhein-Neckar als Flaggschiff hervor. Das Netz wird um fünf Strecken bis 2015 stark erweitert, geplant ist ferner die Integration der dafür zu reaktivierenden Strecke Homburg – Zweibrücken. Der Erfolg des Verbundes liegt unter anderem im innovativen Marketing und den attraktiven Ticketangeboten für nahezu alle Zielgruppen. Heute besitzen 91,3 Prozent der Kunden Zeitkarten. Dies spricht für das gute Angebot und senkt gleichzeitig die Vertriebskosten. Eine Spirale nach oben lässt

Plandampf zum Geburtstag

● **Mit zahlreichen nostalgischen Dampfzugfahrten, aber auch hochmoderner E-Traktion feiert der VRN am Wochenende 26. und 27. September 2009 sein 20-Jähriges. Gefahren wird zu VRN-Tarifen zwischen Kaiserslautern, Mannheim, Osterburken und Heilbronn. Zum Einsatz kommen insgesamt fünf Dampfloks, unter anderen die Nördlinger 01066 und die 50 2740 der UEF. Schon für die Woche zuvor, beginnend am Sonntag, 20. September, ist ein umfangreiches Dampfzugprogramm in Vorbereitung. Weitere Infos unter www.vrn.de, Einzelheiten zum Dampfzugprogramm unter www.zspnv-sued.de sowie www.revierdampf.de.**



Schon traditionell ist der Einsatz der UEF-50 2740 bei Jubiläumsveranstaltungen im Bereich des Zweckverbands „SPNV RLP Süd". So wie am 8. Juni 2008, als sie zwischen Bingen und Bad Kreuznach unterwegs war.



sich erkennen: Günstige Preise sorgen für höhere Nachfrage und diese ermöglicht Angebotsverbesserungen bis weit in die Fläche hinein. Natürlich geht es auch hier nicht ohne Zuschüsse: Aber nur ein Teil der so genannten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste wird durch Gelder aus den jeweiligen Landeshaushalten abgedeckt.

Wichtig für den Erfolg ist auch personelle Kontinuität: Viele Jahre stand Dr. Wolfgang Wagner an der Verbundspitze und war, gemeinsam mit seinem Stellvertreter Werner Schreiner, treibende Kraft beim Nahverkehrsausbau. Jetzt steht Schreiner selbst an der Spitze und sogar sein Nachfolger steht schon fest. Geräuschlos und einvernehmlich wurde Volkhard Malik aus dem Stuttgarter Innenministerium für den Zeitraum ab 1. Juli 2012 zum Geschäftsführer bestellt. So kann der Nahverkehrsausbau im Südwesten fortgesetzt werden.

Fritz Engbarth/al



Auf der Regionalexpresslinie Neustadt/W. – Karlsruhe kommen noch bis Jahresende die neigetechnikfähigen VT 612 zum Einsatz. Sie werden durch VT 642 abgelöst. Am 3. Mai 2009 war 612 644 bei Edenheim(Pfalz) unterwegs.

Fotos: Engbarth

Prunkstück der Nahverkehrsangebote im VRN ist die S-Bahn. Sie fährt auf derzeit vier Linien, das Netz wird aber bis zum Jahr 2015 massiv erweitert. Auf der Linie 1 überquerte am 17. Mai 2009 ein S-Bahnzug der DB Regio den Neckar nahe des Haltepunktes Neckargemünd Altstadt.



Fotos (2): M. Lohneisen

Die zweite Welle, der sechste Zug, Hof Hbf am 5. Oktober: Die ausgereisten Ex-DDR-Bürger hatten etwas Aufenthalt und wurden auch versorgt.

Am 1. und am 5. Oktober 1989 ließ die DDR-Führung rund 13000 Ausreisewillige aus der Prager Botschaft nach Hof – mit Sonderzügen, die nochmals DDR-Gebiet passierten.

Verriegelt ins UNGEWISSE

Seit Februar 1989 suchten DDR-Bürger die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Prag auf. Nach den Kommunalwahlen vom 7. Mai und verstärkt in den Sommerferien schwoll der Strom Ausreisewilliger an. Am 17. August waren 70 Flüchtlinge in der Botschaft, am 19. August 123. Als sich in den folgenden Tagen jeweils 20 bis 50 Flüchtlinge Zugang verschafften, schloss die Botschaft am 23. August. Doch der Zustrom riss nicht ab. Im Laufe des Septembers hatten 11 000 Ausreisewillige Zuflucht in der Prager Botschaft gefunden.

Der 40. Jahrestag der DDR stand bevor. Die Bilder der über den Botschaftszaun kletternden Menschen, viele junge und ganze Familien mit Kleinkindern, kratzten am Bild der „weltoffenen" DDR. So beschloss die amtierende DDR-Führung, die Flüchtlinge ausreisen zu lassen.

Das maßgebliche Gespräch über die Organisation der Ausreise führte der Leiter der DDR-Vertretung in Bonn, Horst Neubauer, am 30. September im Bundeskanzleramt. Dabei setzte Ost-Berlin durch, dass die Flüchtlinge vom Gebiet der DDR ausreisen mussten, um sie während der Zugfahrt „aus der Staatsbürgerschaft der DDR entlassen zu können". Praktisch hieß das: Einsammeln der Personalausweise im Zug.

Noch am 30. September reisten der Verhandlungsführer der Bundesrepublik, Kanzleramtschef Rudolf Seiters, und Bundesaußenminister Hans-Dietrich Genscher nach Prag. Genschers Worte vom Balkon der Botschaft: „Liebe Landsleute, wir sind zu Ihnen gekommen, um Ihnen mitzuteilen, dass heute Ihre Ausreise..." Er sagte noch: „...in die Bundesrepublik Deutschland möglich geworden ist", aber das ging unter in tosenden Beifallsstürmen.

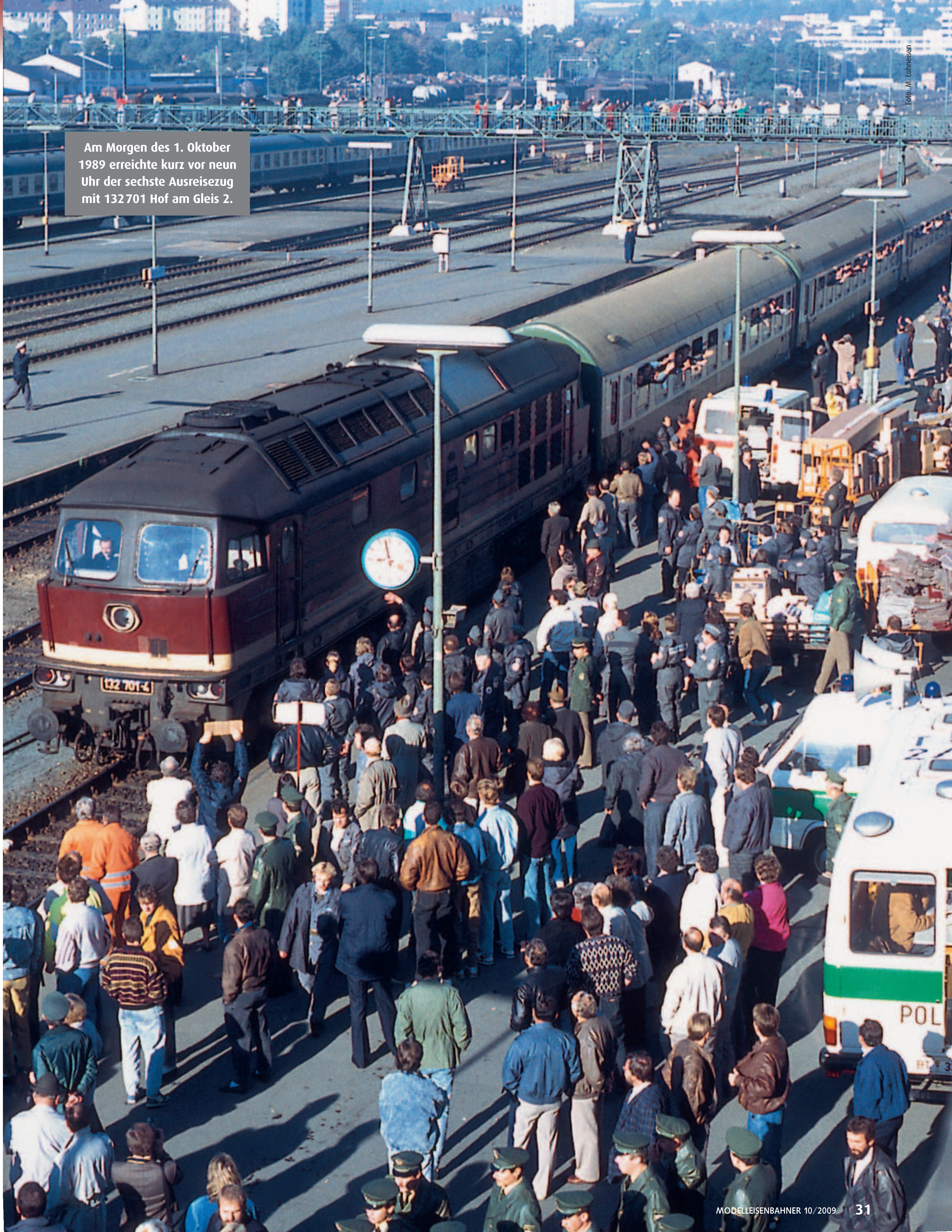
Der 29. und 30. September waren die nach außen sichtbaren Daten. Die Vorbereitungen liefen längst. Am 26. September erhielt das Bww Zwickau vom Stab der operativen Betriebsleitung der Rbd Dresden per Bahndienstfernschreiben die Anweisung, zehn Reisezugwagen der Gattung Bm aus der Bereitschaft für Sonderverkehre von Plauen nach Zwickau zu überführen, und zwar am 27. September. Ein zweites Fernschreiben erhielt das Bw Reichenbach: Bespannung und Fahrplan für die Überführung.

Für den Sonderreiseverkehr aus Prag richtete die Rbd im Dresdner Direktionsgebäude einen operativen Stab ein. Die Politische Verwaltung der DR wies den beteiligten Dienst- →



Foto: Haucke

Auch auf der heute so harmlos wirkenden Gutenfürster Verbindungsbrücke lagen anno 1989 Scharfschützen.



Am Morgen des 1. Oktober 1989 erreichte kurz vor neun Uhr der sechste Ausreisezug mit 132 701 Hof am Gleis 2.

Foto: M. Lohneisen


Foto: Deutsch-deutsches Museum Mödlareuth

So genannte Schutzweichen in der Westausfahrt des Bahnhofs Gutenfürst wie diese hätten eine Flucht per Schiene scheitern lassen.



Foto: Slg. U. Richter

„Wer soll euch denn sonst die Weichen stellen?" Uwe Richter, Fahrdienstleiter in Gutenfürst, blieb auf seinem Posten.

stellenleitern streng vertrauliche Namenslisten zu.

Am Spätabend des 30. September brachten Busse die Flüchtlinge nach Praha-Liben. Dort standen sechs Züge zu je zehn Wagen (Am, Bm und Bmh), bereitgestellt von den Bww Berlin-Rummelsburg, Dresden, Zwickau, Karl-Marx-Stadt, Cottbus und Hoyerswerda.

Der erste Zug fuhr 20.50 Uhr ab. In Bad Schandau übernahm eine Reichenbacher 250 den Zug, ab Reichenbach selbst und damit dem Ende des Fahrdrahts die dortige 132 478.

Derweil herrschte an jenem Sonntagmorgen rund um den Grenzbahnhof Gutenfürst, über den die Sonderzüge sowohl am 1. als auch am 5. Oktober geleitet wurden, schon seit Stunden der Ausnahmezustand, allerdings nur für die mit der Sicherung betrauten Einheiten.

Reichsbahner Uwe Richter, damals Fahrdienstleiter in Gutenfürst, erinnert sich: „Das war hochinteressant, da kamen die Flüchtlingszüge aus der Prager Botschaft und der erste Schwung der Züge ging für die Bevölkerung und auch einen Großteil des Eisenbahnpersonals fast unbemerkt über die Bühne."

Wie denn das?

„Die Züge kamen unangekündigt an, standen hier maximal drei Minuten, fuhren dann weiter, auch auf Druck der Sicherheitsorgane, die mit Eiern und Tomaten beworfen wurden", schildert Richter, kann sich ein Lächeln ob der eigentlich recht brisanten, doch irgendwie auch ein wenig burlesken Situation nicht ganz verkneifen.

Das änderte sich drastisch am Donnerstag, 5. Oktober, wie Uwe Richter noch lebhaft weiß: „Als der zweite Schwung Züge kam, war hier die Hölle los: Auf den Dächern und auf dem überdachten Verbindungsgang lagen Scharfschützen, überall sah man Kontrollorgane, auf


Foto: Wollny

Mahnmale deutsch-deutscher Geschichte: Die Flutlichtmasten an der GÜST Gutenfürst blieben noch etliche Jahre einsatzbereit.

Flüchtlingszüge in Hof Hbf

Sonntag, 1. Oktober 1989

Zug	Zug-Nr.	Tfz	Ankunft Hof	Bemerkung
1	23360	132478	6.14 Uhr, Bstg 3	7.40 Uhr weiter nach Gießen
2	23362	132285	6.33 Uhr, Bstg 1	7.45 Uhr weiter nach Hammelburg
3	23366	132059	Bstg 3	8.20 Uhr weiter nach Weiden – Schwandorf
4	23364	132696	Bstg 2	weiter nach Nürnberg
5	23368	132695	Bstg 3	weiter nach Coburg – Oerlenbach
6	23370	132701	8.58 Uhr, Bstg 4	Zug endet in Hof

Donnerstag, 5. Oktober 1989

Zug	Zug-Nr.	Tfz	Ankunft in Hof	Bemerkung
1	23358	132478	5.49 Uhr, Bstg 3	weiter nach Ahrweiler (Rheinland-Pfalz)
2	23362	132655		weiter nach Alsfeld (Hessen)
3	23360	132596	Bstg 3	weiter nach Bruchsal (Baden-Württembg)
4	23366	132701	8.58 Uhr, Bstg 1	weiter mit DB-Wagen nach Hannover
5	23356	132285	7.45, Bstg 1	weiter nach Hammelburg
6	23364	132059	8.20, Bstg 3	8.45 weiter, Ziel nicht mehr ermittelbar
7	23368	132696	9.42 Uhr, Bstg 3	Zug endet in Hof
8	23370	132643	10.48, Bstg 3	Zug endet in Hof



Lange Schlangen bildeten sich in jenen denkwürdigen Wochen und Monaten vor der Hofer Post, wo es das Begrüßungsgeld gab.

Foto: Slg. U. Richter

Foto: Slg. R. Heinrich



Hofer Anzei[...]

Tageszeitung für Oberfranken

Hof Hauptbahnhof: Für 5500 Tor zum Westen

Sechs Sonderzüge brachten die DDR-Flüchtlinge aus Prag über Dresden nach Bayern / Verpflegungsstation, Lazarett, Kleiderhilfe am Bahnsteig / Welle der Hilfsbereitschaft / Oberfranken sucht Unterkünfte / 849 kamen aus Warschau nach Helmstedt / Neuer Andrang in den Botschaften

Frenetischer Jubel

Eigentlich ein Provinzblatt, im Oktober 1989 direkt am Weltgeschehen: Der Hofer Anzeiger.

den Ortsstraßen sind die Leute, die auf dem Weg zur Arbeit waren, gleich drei-, viermal kontrolliert worden, also kurzgesagt, es herrschte Belagerungszustand!"

Das hat auch Marina Wolf noch lebhaft in Erinnerung. Sie arbeitete schon damals in der Gemeindeverwaltung, die ihr Domizil, heute ein Jugendtreff, in unmittelbarer Nachbarschaft des hoch über dem Ort gelegenen Bahnhofes hatte. „Wir mussten die Fenster verrammeln, die Gardinen zuziehen, die Türen versperren und hatten die strikte Anweisung, uns ja nicht draußen blicken zu lassen!"

Uwe Richter nickt bestätigend: „Auf gut Deutsch eingesperrt!" Die Aufforderung aus den Zügen, doch mitzukommen, lehnte er gleichwohl dankend ab: „Wer soll euch denn sonst die Weichen stellen?"

Am 1. Oktober erreichte der erste Zug um 6.14 Uhr Hof in Bayern. Die übrigen folgten in fast stündlichem Abstand; gegen Mittag waren alle sechs Züge mit insgesamt 5490 Flüchtlingen in Hof – Bonn ging von 4000 aus. Mit der zweiten Welle am 5. Oktober 1989 kamen nochmals 7607 DDR-Bürgerinnen und -Bürger via Gutenfürst und Hof in die Bundesrepublik. Zum Vergleich: Im gesamten Jahr 1972 reisten 5543 Menschen aus der DDR in die Bundesrepublik aus! Der Rest ist bekanntlich Geschichte.

Rainer Heinrich/hb,
Karlheinz Haucke

Hof Hbf, 1. Oktober: Hilfsdienste wie das Rote Kreuz halfen ebenso wie Privatpersonen und gaben Speisen und Getränke aus.



Foto: M. Lohneisen

Die Wendelok: 132478

Eine ganz normale Serienlok wurde zum historischen Triebfahrzeug. 132 478 wurde im März 1977 in Neustrelitz bei der DR in Dienst gestellt. Bis 1984 fuhr sie auf der Magistrale Berlin – Rostock. Nach den Stationen Stralsund und Halberstadt kam sie am 28. Mai 1988 ins Bw Reichenbach. Mit 132 596 und 132 655 lief sie im Plan 025 und bespannte mit hohen täglichen Laufleistungen die Transitzüge West-Berlin – Hof. Sie bespannte den ersten Ausreisezug am Morgen des 1. Oktober 1989 ab Reichenbach. 2002/03 in Cottbus remotorisiert, gehört 233 478 heute zu DB Schenker Rail.



Foto: M. Lohneisen

Seit 1988 kam 132 478 im planmäßigen Dienst nach Hof.



Foto: R. Heinrich

Remotorisiert wartet 233 478 im Bf Zwickau, 2005.

Das obere Elbtal verbreitet zwischen Pirna und Děčín einen eigenen Reiz. Auch die Eisenbahnfotografen erkannten das schon recht zeitig.

ELBTAL-Impressionen



Doppelstockzüge sind ab 1955 auch im Elbtal das Rückgrat des Berufsverkehrs, bei Bad Schandau mit 38 2293, Juli 1963.



Bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg wuchs der Güterverkehr rasch an, wie das Motiv aus Bad Schandau von 1951 zeigt.

Der Fahrzeugeinsatz war immer interessant, hier der Vorkriegs-VT 137 329 im Bahnhof Wehlen um 1963.

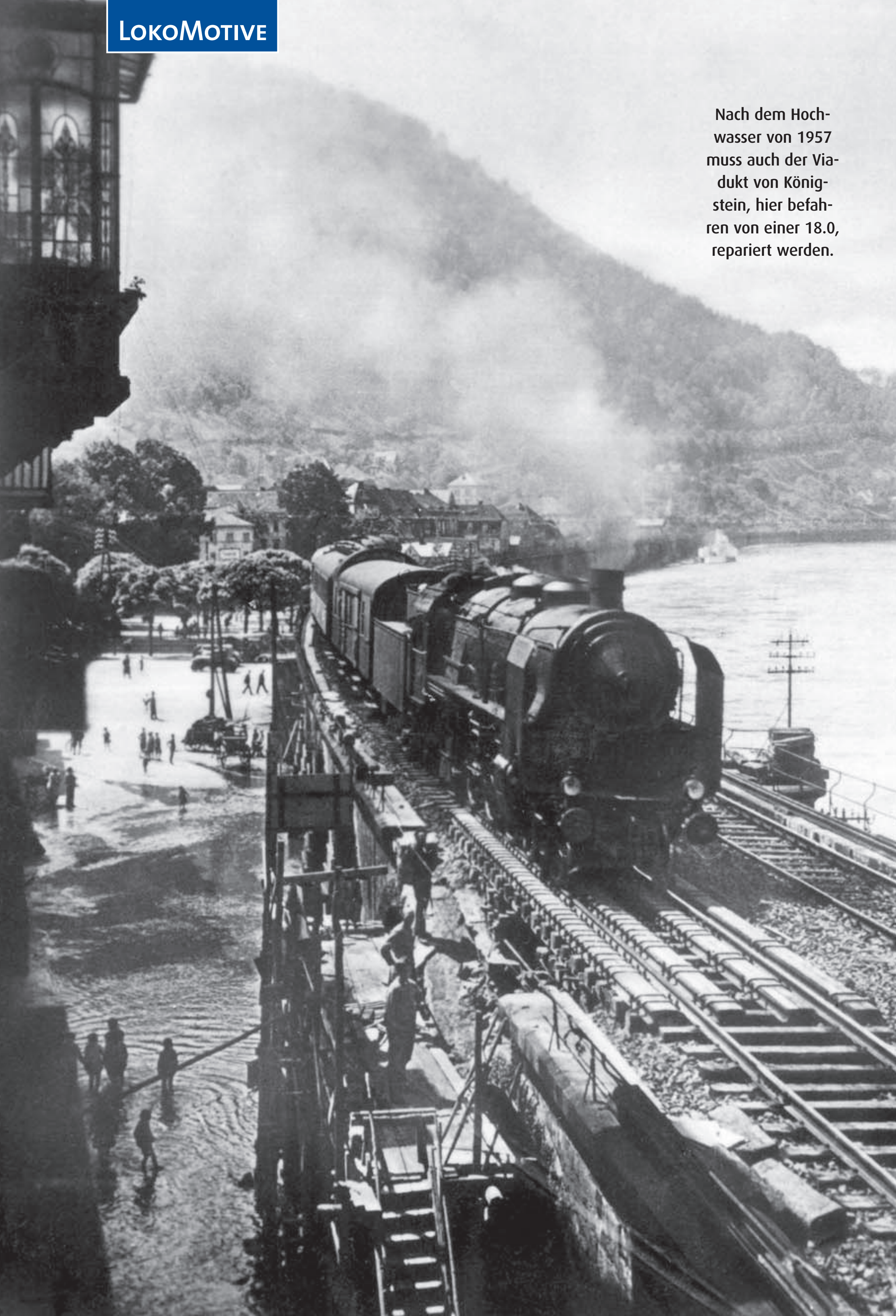


Fotos (3): Historische Sammlung DB AG

Als am 6. April 1851 der von Dresden kommende Eröffnungszug mit der Lok „Austria" den Bahnhof von Bodenbach erreichte, müssen die Fahrgäste trotz des Schneetreibens, das es an jenem Tag gegeben haben soll, beeindruckt gewesen sein – vom Tempo, das das neue Verkehrsmittel möglich machte, aber auch von den am Fenster vorbeiziehenden Naturschönheiten. Erst seit wenigen Jahrzehnten wurde das Elbsandsteingebirge von den Dresdnern als Ausflugsziel entdeckt, und immerhin konnte man das am Eingang des schönsten Elbtalabschnittes gelegene Pirna seit 31. Juli 1848 mit dem Zug erreichen.

Auf böhmischer Seite wurde 1850 von Lobositz (Lovosice) kommend Aussig (Ústí nad Labem) und am Jahresende Bodenbach erreicht, offiziell in Betrieb ging die Gesamtstrecke wie erwähnt am 6. April 1851.

So reizvoll die Strecke zwischen Pirna und Bodenbach (heute: Děčín) ist, so sehr stellte sie an den Bahnbau hohe Ansprüche. Bei und in Königstein musste die Trasse auf einem rund eineinhalb Kilometer langen Bogenviadukt geführt werden. Zum Teil eineinhalb Kilometer lange Stützmauern wurden errichtet, um dem Gelände die notwendige Fahrbahn zwischen Gebirge und Elbe abzutrotzen. Kurz vor Bodenbach kamen die Ingenieure und Bahnarbeiter nicht um den Bau eines Tunnels herum, um das Bahnhofsgelände in Böhmen zu erreichen. →



Nach dem Hochwasser von 1957 muss auch der Viadukt von Königstein, hier befahren von einer 18.0, repariert werden.

Foto: Historische Sammlung DB AG

Brücken und Stützmauern waren es auch, die der Elbtalstrecke lange Zeit, bis in die 1960er-Jahre, eine maximale Achslast von 18 Tonnen gestatteten. Prägende Lokomotiven waren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die sächsische Variante der 38, XII H 2, und die Güterzuglok 58.10-21. Später kamen die Preußin P 8, 38.10-40, und die 18.0, sächsische XVIII H, hinzu. Nach dem Zweiten Weltkrieg, der vor allem im Bahnhof Pirna schwerste Schäden hinterließ, ergänzten in den 1950er-Jahren die DR-Neubauloks 65.10 und 23 den Betriebspark im Elbtal. Ab den 1960-ern begann mit der V 180 die Dieseltraktion auch dort.

Von Anbeginn war die Elbtalstrecke eine des internationalen Verkehrs und gab es Wagendurchläufe Dresden – Prag, später Berlin – Wien. Am 21. Dezember 1950 begann das Zeitalter der Schnelltriebwagen mit dem „Mir" Berlin – Prag, und seit dem 6. Januar 1957 ist der noch heute als Eurocity geführte „Vindobona" Berlin – Wien im Elbtal unterwegs. Ab den 1960er-Jahren kamen mit dem wachsenden Urlaubsverkehr Expresszüge mit klangvollen Namen hinzu: „Tourex", „Hungaria", „Balt-Orient-Express", „Istropolitan" und „Pannonia" sind wohl die bekanntesten.

Die nach dem Zweiten Weltkrieg eingleisige Strecke erhielt bis Mitte der 1950er-Jahre ihr zweites Gleis zurück, was besonders zwischen Dresden und Pirna nach wie vor zu Engpässen führte. Eine Lösung vor allem für den Berufsverkehr boten Doppelstockzüge, die ab 1952 das Werk in Görlitz verließen und bis heute ohne Unterbrechung die typischen Nahverkehrsgarnituren bilden.

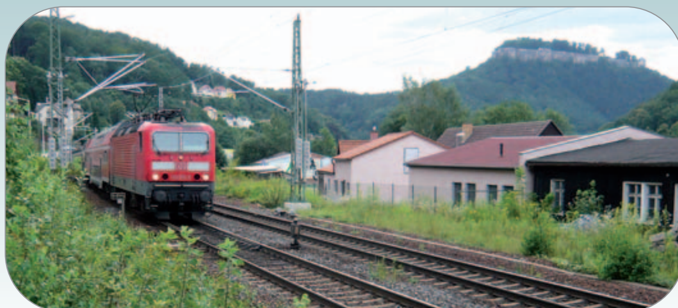
Am 29. Mai 1976 wurde der elektrische Zugbetrieb zwischen Dresden und Schöna eröffnet, der die Leistungsfähigkeit der Strecke erheblich steigerte. Wegen der unterschiedlichen Stromsysteme bei der Deutschen Reichsbahn (DR) und der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD) mussten die grenzüberschreitenden Züge jedoch weiterhin umgespannt werden. Diese Umstände endeten erst im Mai 1991, als mit der Inbetriebnahme einer Schaltstrecke und der Zweisystem-E-Loks der Baureihe 230 endlich durchgehender Betrieb möglich war. Und seit Mai 1991 ist die Strecke bis Schöna auch in das Netz der Dresdner S-Bahn integriert.

Seit 2001 wird die Strecke ausgebaut und modernisiert, nachdem sie 2002 durch das Elbhochwasser beschädigt wurde. Neue Gleise und neue Technik kommen – die einmalige Landschaft bleibt! *hb*

Auf der Festung Königstein…

Wer in Dresden oder am weiteren Oberlauf der Elbe Urlaub macht, für den ist der Besuch der ehemals königlichen Festung von Königstein Pflicht. Die einstigen Festungsanlagen sind für sich schon beeindruckend, wie der zugehörige Ort hübsch ist. Böttger soll auf der Festung Königstein das Porzellan (zum zweiten Mal) erfunden haben, worauf Besucher natürlich ausdrücklich hingewiesen werden. Auch die Bahnanlagen haben ihre Reize. Der Bahnhof mit altem Empfangsgebäude und direkt an der Elbe gelegenem Außenbahnsteig ist ein Kleinod an der ganzen Strecke und dürfte wohl zu den meistfotografierten Anlagen Deutschlands gehören. In Richtung Dresden schließt sich unmittelbar der Viadukt an, dessen Einzelbögen auf die Bauzeit bis 1848 zurückreichen, der aber von 1988 bis 1996 vollständig saniert und verstärkt worden ist – ohne von seinem Eindruck etwas einzubüßen.





Der Blick zur Festung von Königstein gehört zu den schönsten im Elbtal. 1935 (oben) passiert D 62 mit 18 010 einen Fotopunkt, der heute zum Teil überwachsen ist (re.).

Fotos (2): Schumacher; Slg. Schumacher



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 10** Laubherstellung



Josh: „Die Wirkung beruht immer auf zwei Komponenten!"

Aufs Farbenspiel kommt es an: Mit Naturlaub, auch zusammen mit handelsüblichen Flocken, gelingen überzeugende Kreationen.

Die grüne Revolution



Erst grob, dann fein: Die Zweifachbelaubung mit Naturblättern macht den Erfolg komplett.

Die handelsüblichen Mikroflocken sind durchaus als Laub verwendbar, vorausgesetzt, man verarbeitet sie richtig. Industriefrisch aus dem Beutel besitzen sie keine Farbnuancen und haben meist auch zu kräftige, sprich etwas grelle Farben.

Die einfachste Möglichkeit, diesem Belaubungsmaterial ein der Natur abgelauschtes Farbenspiel abzugewinnen, ist die trockene Mischung von zwei oder auch mehreren Flockenfarben. Tragen wir einen derartigen Flockenmix auf einen unserer mit Leim vorbereiteten Einfachbäume auf, erhalten wir bereits ein zufriedenstellendes Farbenspiel mit Lichtern und Schatten, das vom natürlichen Schattenwurf noch unterstützt wird.

So richtig natürlich wird der Gesamteindruck aber erst, wenn wir selbst noch Farbe ins Spiel bringen. Einfache Tuschfarben genügen für den Anfang vollkommen. Zum Anrühren mit Wasser nimmt man einen flachen Borstenpinsel. Als Palette genügt ein einfacher Teller. Um die Tusche aufzuspritzen oder aufzustreichen, benutzen wir einen Fächerpinsel mit



1 Handelsüblichen Mikroflocken frisch aus dem Beutel fehlen die Farbnuancen, zudem sind die Farben zu kräftig.



2 Der einfachste Weg zu einem naturnahen Farbenspiel ist die trockene Mischung der Flocken.



3 Der Flockenmix sorgt bereits für ein ansehnliches Farbenspiel mit Licht- und Schatteneffekten.



4 Mit Fächer-, Borsten-, eventuell Rasierpinsel und Tusche bringt man selbst noch Farbe ins Laub.



5 Für den Industrielaubmix empfiehlt sich eine relativ dünne Lasur für ein natürlich wirkendes weiches Farbspiel.



6 Für den den Industriefarbton überdeckenden Auftrag wird Grün mit Deckweiß gemischt.



7 Mit der opaken Farbe erzielt man einen sehr natürlichen Effekt: Das Laub wirkt lebendig.

Marderhaar. Auch ein Verwaschpinsel ist besonders für größere Modellbäume geeignet, da er mehr Tusche aufnehmen kann. Auch ein Rasierpinsel, aber bitte ein seifenfreier, eignet sich, ebenso ein dickerer, runder Borstenpinsel.

Mit ein bis zwei Esslöffeln Wasser wird nun zunächst schwarze Tusche angerührt, bis auf dem Teller eine kräftige schwarze Brühe, die so genannte Lasur, entstanden ist. Den zum Anrühren verwendeten Borstenpinsel waschen wir leicht aus und spritzen ihn mit einigen Stoppschlägen Richtung beflocktem Modellbaum aus. Mit einem der oben erwähnten Pinsel nehmen wir nun die schwarze Lasur auf und bespritzen so wie gehabt das Bäumchen.

Diese Technik ist dem Streichen vorzuziehen, da durch das Spritzen die Farbtropfen bis tief in die Baumkrone eindringen. So lassen sich die Industrieflockenfarben dämpfen, ohne sie ganz abzudecken. Das verhilft zu zusätzlicher Schattenwirkung. Wie weit wir dämpfen und wie tief wir die Schatten setzen, ist natürlich auch eine Geschmacksfrage.

Die Wirkung beruht immer auf zwei Komponenten: Der Farbintensität der Lasur und der Menge des Spritzauftrags. Eine farbintensive Lasur bei geringem Auftrag ergibt Sprenkel; eine farbschwache Lasur bei reichlichem Auftrag ergibt dagegen fließende Farbverläufe.

Sprenkel oder Farbverlauf: Eine Dosierungsfrage

Um weichere Übergänge im stark kontrastierenden Industrielaubgemisch zu erhalten, empfiehlt sich anfangs eine relativ dünne Lasur und eine große Spritzmenge, die den ganzen Baum abdeckt. Die Schaumstoffflocken saugen die Farblasur auf und verteilen sie in ihren Kapilaren. So entsteht ein naturnahes weiches Farbenspiel des Blätterkleids.

Das Bäumchen respektive mehrere Bäume, die das Arbeiten effektiv machen, lassen wir nun ausreichend trocknen. Nass-in-Nass-Techniken, die so genannten Lavierungen, mit denen man zügig weiterarbeiten und vielfältige Variationen erzielen kann, sind für Ungeübte nicht ganz einfach und anfangs ein Unsicherheitsfaktor.

Ist der Baum getrocknet, wird man unschwer feststellen, dass er mit dem schön weichen Farbenspiel zwar deutlich gewonnen hat, aber wohl doch noch eine Spur zu dunkel daherkommt. Das wird sich nun ändern, wenn nämlich das Kunstlaub seine endgültige Färbung bekommt.

Wir färben jetzt nicht lasierend, also leicht durchscheinend, sondern opak, sprich deckend. Dazu mischen wir etwas Deckweiß unter die hellgrüne Tuschfarbe. Je größer der Deckweißanteil der Farbe ausfällt, umso stärker deckt sie auch.

Natürlich kann statt des Hellgrüns auch mit mehreren Farben aus verschiedenen Tuschnäpfen eine dem eigenen Geschmack entsprechende Farbkomposition kreiert werden. Letztlich aber wird auch diese opake Farbe mit Wasser zu einer Lösung verdünnt, die sie spritzfähig macht.

Die zweite Spritzkur für den Modellbaum ergibt nun durch die etwas stärkere Farbdeckung einen natürlich wirkenden, stumpfen, aber hellen Farbton des Laubes mit zahlreichen Farbnuancen. So können industrielle Mikroflocken wirken, wenn sie sachgerecht nachbehandelt werden!

Eine ähnliche Färbemethode ist bei Verwendung unseres Naturlaubs (siehe auch MODELLEISENBAHNER, Ausga- →



8 Der Vorteil beim Naturlaub: Das Farbenspiel liefert es gleich mit, so etwa pürierte Haselnuss- (lks.) und Rotbuchenblätter.



9 Auch das Naturlaub kann trocken gemischt werden, um gezielt die Farbenvielfalt zu erhöhen.



10 Die Vergrößerung macht das natürliche Spiel der Farben der Mischung aus pürierten Blättern deutlich.



11 Belaubt mit pürierten Blättern: Die Vielfalt der Farbschattierungen kann schon jetzt überzeugen.



12 Dem Mix aus kräftigen Grüntönen folgt noch eine Lasur mit hellem Gelb oder lichtem Ocker.



13 Übt man mit dem Pinsel absichtlich mehr Druck aus, wirkt der Baum wie vom Winde zerzaust.



14 Für den abschließenden Feinschliff wird noch ein wenig Naturlaub per Sieb in Feinlaub umgewandelt.



15 In der Kombination von Mikroflocken und einem Überzug aus feinem Naturlaub wirkt der Modellbaum nahezu perfekt.

Fotos: Joachim Schulz

be 4/2009) angebracht. Die Zielsetzung ist freilich eine genau gegensätzliche: Während wir die grellen Farben der Mikroflocken gedämpft haben, ist das etwas stumpfe Grün der getrockneten und zerstoßenen Blätter farblich intensiver zu gestalten. Diese künstliche Farbgebung stabilisiert die Blätter auch hinsichtlich des sonst auf Dauer drohenden Farbverlusts des natürlichen Blätterfarbstoffes. Chlorophyll neigt nämlich unter dem Einfluss von ultraviolettem Licht dazu, nach und nach auszubleichen.

Das Farbenspiel bringt das Naturlaub bereits selbst mit. Doch können wir durch trockene Mischung auch beim Naturlaub die Farbenvielfalt noch erhöhen.

Der mit Leim bestrichene Modellbaum wird nun mit den pürierten Naturblättern belaubt. Die Farbenvielfalt vermag bereits ohne künstliche Färbung zu überzeugen. Allerdings changiert die Gesamttönung ein wenig ins Graue. Daher brauchen wir ein kräftiges Gemisch aus verschiedenen Grüntönen, die nacheinander aufgetragen werden. Die Farben, mit dunklem Grün beginnend, helles Oliv und Maigrün folgend, werden mit reichlich Deckweiß angesetzt, um so ausreichende Deckkraft zu erhalten.

Die wiederum mit Wasser verdünnte Farbe wird wie beschrieben auf den Baum gespritzt. Ist eine Farbschicht getrocknet, folgt die nächste. Um Lichter zu setzen, ist eine abschließende dünne Lasur (ohne Deckweiß!) mit hellem Gelb oder ganz dünnem Ocker empfehlenswert.

Alternativ kann man nach der ersten gespritzten Farblage unter sachter Führung mit dem Fächerpinsel aus Marderhaar die nächsten Farben aufstreichen oder -tupfen. Dieses Verfahren ermöglicht die Verwendung festerer Tuschfarbe, die, mit Deckweiß angesetzt, völlig opak ist, das heißt, dass sich eine sehr kräftige, deckende Farbgebung einstellt.

Eine solche Farbe kann aber auch in sehr hellem Grün mit einem kleinen Flachpinsel sacht ziehend auf die äußeren Laubpartien aufgetragen werden. Diese deckenden Lichter sorgen für stärkere Kontraste als gespritzte Farbaufträge.

Eine letzte Verfeinerung verleiht unseren Naturlaub- und Kunstflockenlaubbäumen ein nahezu perfektes Aussehen. Wir pürieren etwas Naturlaub durch ganz feine 0,5-Millimeter-Siebmaschen und lassen es auf die nochmals beleimten Bäume rieseln. Die das Grundlaub, nicht aber deren Farbe überlagernden Blätter erscheinen nun in passender Größe.

AM-Künstlerbäume erhalten sogar für jede Baumart ihr eigenes Laubrezept. Mehr dazu demnächst! *Josh/hc*

Aufgepepptes TT-U-Boot

Die BR 119 aus BTTB-Tagen kann mit der hier vorgestellten Bastelei verschönert werden.

Mich hat das Aussehen der Frontfenster an der alten BR 119 gestört. Sie schienen mir immer etwas zu klein. Das neue Modell der BR 119 mit „Kramermütze" zeigt den Unterschied deutlich. Also beschaffte ich mir ein Lokgehäuse der „Kramermütze" und die Zurüstteile. Aus diesem Gehäuse trennte ich die eingeklebten Fenstereinsätze vorsichtig heraus. Aus der Alt-119 wurden die Fenstereinsätze entfernt. Am alten Gehäuse markierte ich mit dem Messschieber die Höhen, die für die Fenstereinsätze herauszutrennen sind (Bild rechts). Basiskante war die Unterseite der Pufferbohle. Zunächst öffnete ich mit einer Dremel-Trennscheibe grob den Fensterbereich und arbeitete dann die Aussparungen mit Schlüsselfeilen so aus, bis die Fenstereinsätze gut saßen. Einige Übergänge mussten leicht angepasst werden. Anschließend konnten die neuen Fenster eingeklebt und die früheren Seitenfenster eingeklipst werden. Für die Griffstangen schabte ich die angespritzten Teile vom Lokgehäuse ab. Danach bohrte ich für die neuen Griffe die passenden Löcher. Schließlich erfolgte die farbliche Nachbehandlung mit der Airbrush-Spritzpistole. Da ich nicht zu 100 Prozent den roten Farbton getroffen habe, deckte ich die Bereiche ab, die kein Rot erhalten sollten. Genauso machte ich es auch mit der Farbe Elfenbein. Als die Farbe durchgetrocknet war, klebte ich die Griffstangen mit Mattlack in die Bohrungen ein. Die alte Inneneinrichtung ist nun zu hoch. Diese muss noch angepasst werden.

Thomas Krößmann



119-alt (l.) kurz vor dem Finish.



Maße für den Umbau und Frontvergleich: Deutlich sind die zu kleinen Fenster der BTTB-119 (links im Bild) sichtbar.

Fotos (2): Krößmann

Bürsten-Lok

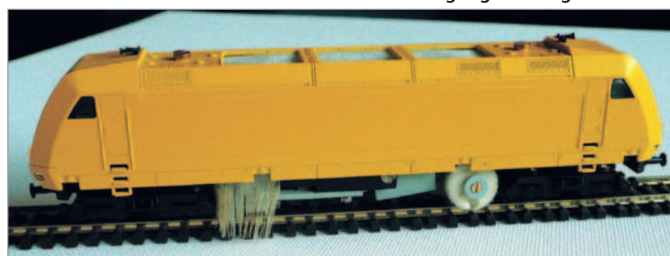
Eine Schienenreinigungslok kann viel wirksamer mit einer zusätzlichen Bürste arbeiten.



Die selbst gebaute Bürste wird so in der Lok angeordnet.

Seit einiger Zeit ist die Schienenreinigungslok (Art.12-4540) im Angebot des Modellbahnshops Sebnitz. Sie hat im Vorderteil einen Staubsauger und im hinteren Teil eine Poliereinheit. Um eine bessere Reinigung zu erreichen, habe ich eine Bürste vor den Staubsauger montiert (Bild oben). Diese wirbelt die kleinen Staubkörnchen beim Fahren auf. Dadurch kann der Staubsauger effektiver arbeiten. Die Herstellung der Bürste ist ganz einfach. Man nimmt ein Stück Tesaband von rund 30 Millimetern Länge und einen Pinsel mit weichen Borsten. Diese werden mit einer Schere bei zirka 15 Millimetern Länge abgeschnitten und auf das Tesaband gedrückt, so dass sie kleben bleiben. Nach erfolgreicher Bestückung des Klebebandes nehme ich ein zweites Klebeband, das man von oben auf die Pinselhaare drückt. Mit einer Schere kann man die Bürste noch bearbeiten, zum Beispiel gerade schneiden. Nach dieser Arbeit wird die Bürste an dem Lokgehäuse innen mit zwei Klebepunkten rechts und links befestigt (Bild links). *Lajos Kovács*

Beidseitige Bürsten verbessern die Reinigungsleistung der Lok.



Fotos (2): Kovács

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse: **MODELLEISENBAHNER,**
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Fahrzeugmodelle, Gebäudebausätze und auch das sonstige Zubehörsortiment sind in Anzahl und Detaillierung in den letzten Jahren derart gestiegen, dass ältere Modelle kaum noch mithalten können. Ein Grund, warum Modellbahner und Modellbauer nicht nur ältere Fahrzeuge supern, sondern auch ihre gesamten Miniaturwelten mit vorbildgerechter Patina versehen.

Ein von Herstellern wie den meisten Modellbahnern stiefmütterlich behandelter Bereich ist jedoch nach wie vor der Innenraum der Modellfahrzeuge. Egal, ob Schienen- oder Straßenfahrzeuge, der Großteil fristet unverändert ein Modelldasein als minimenschenleere Hülle. Das fällt besonders auf, weil die meisten Triebfahrzeugmodelle inzwischen über so niedrige Antriebe verfügen, dass der freie Durchblick durch den Fahrgastaum gewährleistet ist. Dies ist heutzutage auch schon in der Nenngröße TT Standard. Und bei antriebslosen Modellautos, insbesondere bei Bussen, macht sich die von Fahrzeuglenkern und Insassen entblößte Innenraumleere ohnehin störend bemerkbar.

Durch eine gekonnte Belebung der Inneneinrichtung gewinnen alle Fahrzeuge an Reiz und Glaubwürdigkeit.

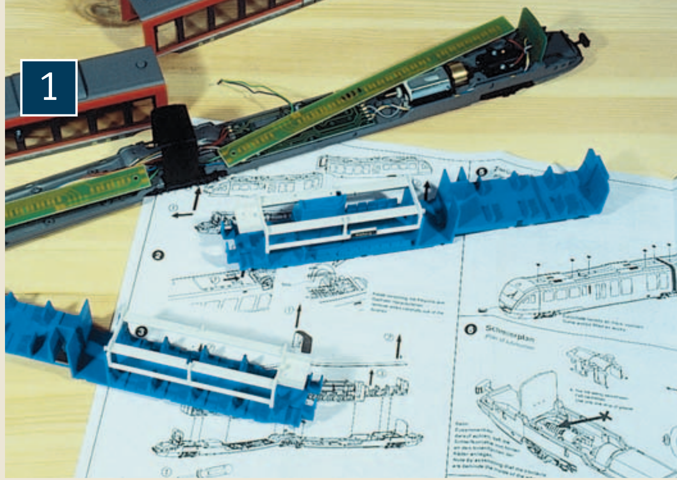
Sind die Fahrzeuge demontiert, sollte zunächst die Inneneinrichtung, die meist aus ein-

Noch Plätze frei?

Die immer realistischere Detaillierung der Modellfahrzeuge gewinnt zusätzlich durch die Bestückung mit Fahrgästen. Sebastian Koch plädiert für diese vorbildgetreue Belebung.



Stimmiger Eindruck: Pikos H0-Desiro wurde konsequent für den Berufsverkehr mit Fahrtziel Bamberg glaubhaft bevölkert.



Gemäß den Beipackzetteln werden die Fahrzeuge zunächst demontiert und die Inneneinrichtungen für die weitere Bearbeitung freigelegt.



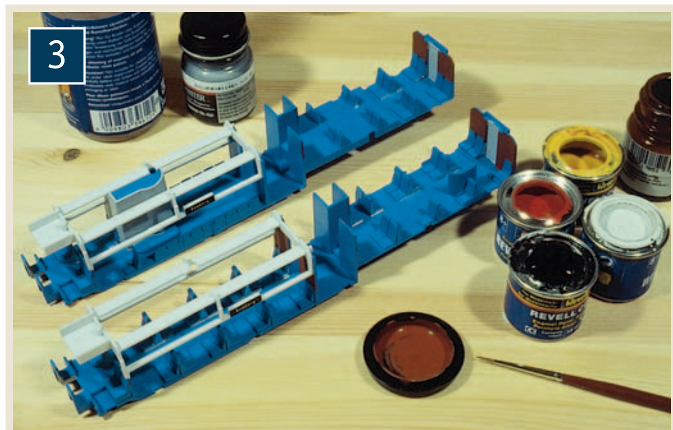
Preiser bietet unlackierte Figuren in Großpackungen an. Beim Bemalen mit feinen Pinseln kann die Farbgebung vereinfacht ausgeführt werden.

farbigen Spritzlingen besteht, farblich aufgewertet werden. Sitzpolster, Fußböden und Wände, auch die Gehäuseinnenwände, vertragen eine den Vorbildern angenäherte Lackierung. Sind die Fensterimitate der Gehäuse nicht zu entfernen, muss besonders sauber gearbeitet werden, um die Scheiben nicht von innen zu verschmieren.

Über den Grad der Detaillierung entscheidet jeder Modellbahner letztlich selbst. So kann bis zur Werbung und den typischen Fahrgastinformationen schließlich so ziemlich alles im Modell nachgebildet werden.

Fehlen vorbildgerechte Zwischenwände, kann man diese aus Pappe oder dünnem Polystyrol fertigen. Beide Materialien lassen sich mit Skalpell unter Einsatz eines Stahllineals leicht zuschneiden und mit Kunststoff- oder Alleskleber in den Fahrzeugen fixieren. Da- →





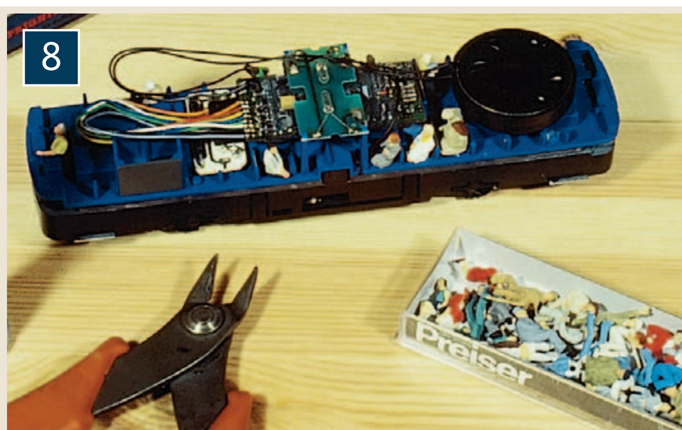
Auch die zumeist stark vereinfacht ausgeführten Inneneinrichtungen vertragen durchaus authentisch lackierte Sitzpolster und Trennwände.



Unter Einsatz einer Pinzette und des Sekundenklebers verschafft man den Fahrgästen eine sichere Position selbst in vollbesetzten Zügen.



Der Talent aus dem Hause Brawa erhielt einen farblich verbesserten Führerstand nebst Triebfahrzeugführer und Azubi-Begleitung.



Nichts für Preiserlein mit Platzangst: Im Schienenbus lenken Fahrgäste den Blick ab von ansonsten störenderem Digitaldecoder und Lautsprecher.

bei ist darauf zu achten, dass die eingesetzten Trennwände so dimensioniert und platziert sind, dass sie die spätere Modellwiedermontage nicht behindern. Schließlich sind zumeist die Innenräume nicht maßstäblich ausgebildet.

Neben den Fahrgasträumen bilden die Führerstände viel Potenzial für den Bastler, zumal große Frontscheiben einen guten Einblick gewähren.

Modellführerstände sind nicht selten recht einfach ausgeführt. So ist es nicht nur sinnvoll, Armaturenbretter und Instrumente farblich hervorzuheben, sondern auch den Führerstand mit Fahrpersonal zu besetzen.

Führerhauswände, Fahrpult, Instrumente sind mit dünnen Pinseln und den entsprechenden Farben, zum Beispiel auf Acrylbasis, oder wasserfesten und lichtechten Faserstiften zu verschönern. Verfügt man gar über ein Führerstandsfoto, kann dies mit einigem Geschick am Computer auf die richtige Größe gebracht, hernach ausgedruckt und als Klebefolie verwendet werden.

Genuss in vollen Zügen mit Farbe und Figuren

Sitzende und stehende Figuren bieten die verschiedenen Hersteller in den gängigen Baugrößen an. Geld lässt sich sparen, wenn man auf Großpackungen oder unlackierte Modellmenschen zurückgreift. Preiser bietet zum Beispiel neben Großpackungen mit unlackierten auch sehr einfach lackierte Figuren an.

Will man die Miniaturmenschen selbst bemalen, sollte man überwiegend helle Farben verwenden. So sind die Fahrgäste von außen einfach besser zu erkennen. Wobei grundsätzlich selbst farblich gestaltete, auch durchaus vereinfachte, den Geldbeutel entlastende Figürchen ausreichen.

Zwischen den einzelnen Farbaufträgen mit den gängigen Bastel- und Emailfarben sollte man genügende Trockenphasen einplanen. Sonst läuft man Gefahr, zuvor aufgetragene Farben anzulösen. Grundsätzlich sollte man mit den helleren Farbtönen beginnen und erst dann die so ungleich leichter deckenden dunkleren Farben aufbringen.

Durch Rahmenteile, Antriebe, Platinen und Soundbausteine bedingt, sind die Inneneinrichtungen der Fahrgasträume von Triebfahrzeugen meist stark vereinfacht ausgeführt, Sitzbänke oft nur angedeutet und fast durchweg niedriger als im korrekten Maßstab erforderlich. Außerdem sind die Sitzflächen zumeist so schmal, dass zwei Figuren kaum nebeneinander passen.

Behelfen kann man sich in solchen Fällen mit Kinderfiguren. Außerdem sind zumeist bei sitzenden Figuren zumin-



Beispiel für die Platzierung: Bei Triebfahrzeugen mit von außen sichtbarer Gepäckablage bietet sich diese besonders fürs Füllen an.



Auch das Gepäck gehört in einen Zug mit Fahrgästen und macht, entsprechend farblich gestaltet, den Gesamteindruck überzeugender.



Bevor Fahrer, Fahrerinnen und Fahrgäste Platz nehmen, erhalten Sitze, Sitzpolster und Armaturenbretter eine gezielte farbliche Aufwertung.



Das Anpassen der Figuren an die Größe vor allem der Autoinnenräume ist außerordentlich wichtig, damit die Karosserie montiert werden kann.

dest die unteren Extremitäten zu kürzen.

Um zu verhindern, dass die Figuren zu hoch oder zu niedrig sitzen, sollte die Position der Köpfe mit der der Fenster abgeglichen werden: Unterhalb der halben Fensterhöhe ist das Richtmaß. Mit einer Pinzette lassen sich die Figuren gut platzieren, wobei Klebeflächen frei von Farbe sein sollten.

Sind die Plätze besetzt, steht dem Genuss in vollen Zügen nichts mehr im Wege!

Sebastian Koch

Fotos: Sebastian Koch



Mit den einfachen Kibri-Figuren, die man nur zusammenstecken muss, lassen sich Modelle preiswert beleben.

Modellbahn-ABC



Nicht zuletzt die Patinierung setzt Akzente: Isolatoren und Traversen an nostalgischem Mast.

Nur theoretisch um Elektrizität dreht es sich bei der funktionslosen Nachbildung jener signifikanten Details nach Vorbildern aus Keramik oder Glas.

I wie Isolatoren

Unscheinbar und dominant gleichermaßen begegnen sie uns noch immer nahezu überall, jene zumeist runden Gebilde zur elektrisch abgeschotteten Aufhängung blanker Leitungen an Halterungen und Masten. Auf der Modellbahn sorgen sie augenfällig für nostalgische respektive charaktervoll ländliche Atmosphäre.

Ob nun auf Dachständern zum Zwecke der häuslichen Stromversorgung, auf Überlandleitungsmasten aus Holz, Beton oder Stahl, an Transformatorenstationen oder auf den filigranen Traversen der Holzmasten jener entlang Bahnstrecken ach so typischen Telegrafenmasten – die Vielfalt der beim großen Vorbild verwendeten Isolatorentypen lässt im Zuge ihrer Modellnachbildung allemal ausreichend Raum für die eigene Kreativität.

Als denkbar einfachste befriedigende Variante erdachte man schon frühzeitig die Verwendung von Kabelisolierungen allein oder in Verbindung mit feinen Stecknadelköpfen. Diese preiswerte Technik lässt sich auch heute noch erfolgreich anwenden, zumal es beim Vorbild ja auch unterschiedlich große Isolatoren ähnlicher Erscheinungsform gibt.

Die ersten vollauf gelungenen Isolatoren aus Kunststoff-Spritzguss kamen im Westen in den 1980er-Jahren in Verbindung mit den Telegrafenmasten-Bausätzen von Brawa auf den Markt, wenn auch deren Metall-Traversen für die Baugröße H0 etwas zu gewaltig wirkten. Doch sind diese Isolatoren-Spritzlinge auch ohne Masten als Ersatzteil nachzubestellen und können so zur Ausstattung allerlei Selbstbauten genutzt werden.

Mit wunderschönen Isolatoren sind auch die aus einem Stück gespritzten Telegrafenmasten von Auhagen versehen, die zudem in verschiedenen Baugrößen angeboten werden und sich auch recht einfach mittels Bastelmessers in 220-Volt-Stromleitungsmasten umgestalten lassen. Auch Oberleitungsisolatoren der Hersteller Sommerfeldt, Viessmann und Märklin können zweckentfremdet werden.

Nicht nur für Freunde größerer Maßstäbe kann sich der Besuch eines allgemeinen Bastelgeschäfts überaus lohnen: Feinste Bastelperlen sind in den vielfältigsten Formen und Farben erhältlich und werden aus Glas, Metall oder Holz gefertigt. Auch der kreative H0-Modellbauer wird hier fast immer fündig, sofern er es mit der Maßstäblichkeit nicht allzu genau nimmt. Puristen müssen folglich doch zu den Edelprodukten (wie beispielsweise aus dem Hause Weinert) greifen, doch dann eben auch deutlich tiefer in die eigene Tasche.

Michael Robert Gauß



Fotos: Gauß

Pfiffige Idee: Isolatoren eines H0-Trafohauses aus Viessmann-Fahrleitungsteilen.



Diverse H0-Produkte der Zubehörindustrie in zeitlicher Reihenfolge von links nach rechts.



Einfache und anspruchsvollere Selbstbauten und Materialien in verschiedenen Maßstäben.

Spur-0-Modelle zum akzeptablen Preis liefert der US-Hersteller Atlas für Freunde amerikanischer Loks.

Mächtiges U-Boot

Mit dem Diesellok-Typ U25B wurde der US-Mischkonzern General Electric Anfang der 1960er-Jahre beinahe über Nacht zum wichtigsten Konkurrenten des Herstellers EMD, einer General-Motors-Tochter, die in dieser Zeit auf dem Weg zum allesbeherrschenden Monopolisten in den Vereinigten Staaten schien.

Das U steht offiziell für „Universal“, Loks dieser Typenreihe wurden inoffiziell aber als U-Boats bekannt. Die Zahl entspricht etwa einem Hundertstel der Motorleistung in PS und das B steht für zweiachsige Drehgestelle. Der U25B folgten die stärkeren Typen U28B und U30B sowie ab 1968 die etwas abgespeckte U23B, die sich der US-Modellbahnhersteller Atlas für seine preiswerte Trainman-Serie in Spur 0 herauspickte.

Satte 1650 Gramm bringt das maßstäbliche Modell auf die Waage. Die Lok ist zugerüstet und zeigt viele freistehende Details. Die Handläufe entlang des Maschinenraums und an den beiden Lokfronten sind ab Werk montiert, die Drehgestellblenden vorbildlich detailliert, Achslager

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften; Maßstäblichkeit; Robustheit; angenehmer Preis*

KONTRA –

PREIS *267,99 Euro (UVP)*

URTEILE ☒☒☒☒☒

und Bremszylinder extra angesetzt. Auch die Lackierung ist auf hohem Niveau trotz vermeintlicher Einfach-Serie: Das so genannte „Yellowbonnet-Design“ der Santa Fe Railway, das etwa zwischen 1972 und 1996 aktuell war, zeigt keinen Makel.

Die Fahreigenschaften der knapp 40 Zentimeter langen Lok, die für den Einbau eines Decoders und eines Lautsprechers vorbereitet ist, lassen keine Wünsche offen. Laufruhig und leise schleicht das Atlas-U-Boot durch das Spur-0-Oval. Bei einer Spannung von 12 Volt schnurrt die Lok mit 161 km/h über die Gleise. Das ist etwas zu schnell. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von etwa 115 km/h wird bei Solofahrt ungefähr bei 8,5 Volt erreicht. Bei einer Spannung von knapp unter zwei Volt fährt das 1:48-Modell butterweich an.

Die Santa-Fe-6333 macht einen authentischen, aber auch stabilen Eindruck, die problemlos etwas ungestümere Kinderhände toleriert, ohne umgehend in Einzelteile zu zerfallen.

Die U23B besitzt eine Hersteller-Preisempfehlung von 249 US-Dollar. Der deutsche Atlas-Importeur Noch bietet das Modell für 267,99 Euro an. Manches hiesige H0-Diesellokmodell müsste angesichts dieses Preis-Leistungs-Verhältnisses erblassen. *Stefan Alkofer*



Atlas liefert Varianten zahlreicher Bahngesellschaften (MoPac, D&H, u. a.).

Die Bezeichnung Schienenwagen für den S14 ist ein wenig irreführend. Bereits ab 1892 bauten die deutschen Länderbahnen 15 Meter lange Gleise ein, weshalb die zweiachsigen Schienenwagen mit ihrer Ladelänge von nur 13 Metern ausgedient hatten.

Mit Stirnwänden, Ladeschwellen und Rungen waren die flachen Zweiachser allerdings zum Transport von Stahlmatten, Bandstahl, Lkw-Führerhäusern, Traktoren, Kanthölzern und vielen anderen Ladegütern geeignet. So ist es besonders erfreulich, dass sich Fleischmann des vielseitigen S14 (S steht für zweiachsige Schienenwagen mit eisernen Rungen, aushebbaren Stirnwänden für eine Ladelänge von 13 Metern und einem Ladegewicht von 15 Tonnen) angenommen hat. Anders als frühere Gepflogenheiten des Herstellers, Varianten im Jahresrhythmus anzukündigen, rollen gleich je eine DB- (Art.-Nr. 523601) und eine DR-Ausführung (Art.-Nr. 523602) an. Länderbahnfreunde dürfen sich auf ein preußisches und ein badisches Zweierset freuen.

Die Proportionen und Hauptmaße wurden akkurat ins Modell übertragen. Auch das Untergestell fiel angenehm schmal aus. Für dauerhafte Stabilität sorgt eine zwischen Boden und Ladefläche eingelegte Metallplatte. Statt die plumpe Originalkupplungs-Karikatur anzuspritzen, wäre es schöner gewesen, wenn die Konstrukteure an den Stirnseiten Löcher vorgesehen hätten, in die man Zurüstteile hätte einstecken können. Am Wagenboden ist die Bremsanlage separat angesetzt. Bremsumstellhebel fehlen vorbildentsprechend, weshalb es beim ungebremsten DR-Wagen genügte, die Brems-



Der in mehreren tausend Exemplaren gebaute Schienenwagen S14 erscheint als H0-Modell von Fleischmann.

Wie auf Schienen

anlage wegzulassen und den Leitungswagen mit nur einer Bremsecke zu versehen. Beide Wagen tragen Traktoren, der DB-Wagen etwas einfach wirkende Porsche von Wiking, der DR-Wagen feiner detaillierte Famulus.

Der Zweiachser hat Räder mit niedrigen Rp-25-Spurkränzen. Da die Achsen etwas Spiel in ihren Lagern haben, sollten die vier Räder stets Kontakt zur Schiene haben. Bei Testfahrten rollte der S14 sogar ohne Entgleisungen über eine mit Märklin-K-Gleisen ausgestattete Anlage.

Mit Preisen von knapp unter 50 Euro hat Fleischmann trotz der sehr guten Modellausführung und der Traktorladung die finanzielle Schmerzgrenze für zweiachsige Güterwagen erreicht. *Jochen Frickel*

Der ungebremste DR-Wagen trägt zwei Famulus-Traktoren, der gebremste DB-Wagen (rechts) solche von Porsche.

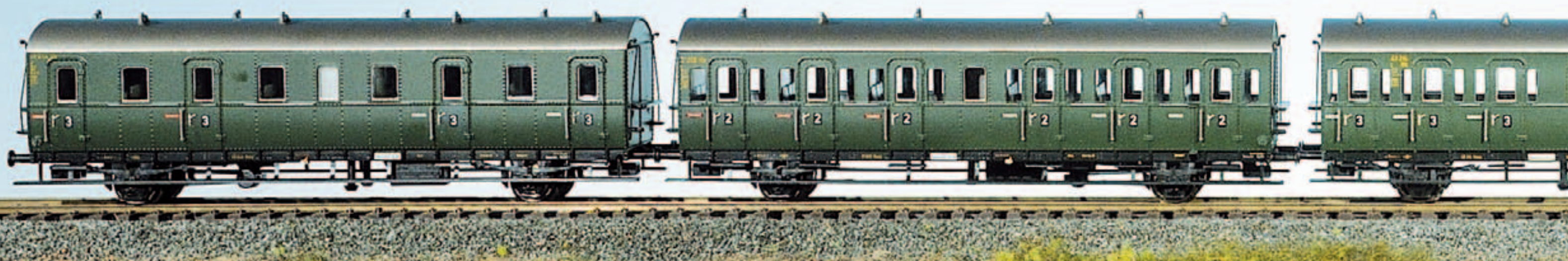
AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; scharfe Gravuren; vorbildgerechte Details*

KONTRA *Originalkupplung; Preis*

PREIS *DB-Wagen UVP 47,50 Euro*
DR-Wagen UVP 48,95 Euro

URTEILE



Einen Gepäckwagen sollte man der im Pfälzischen eingesetzten Garnitur mit der Zuglok 71 noch beigeben.

Liliput liefert die H0-Einheits-Abteilwagen in der zur DB-Gründung 1949 passenden Ausführung aus.

In der Zwischenzeit, Teil 2

Mehr als 2500 Exemplare umfasste die Familie der Einheits-Abteilwagen, die ab 1921 von der jungen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Dienst gestellt wurden. Die DB musterte zumindest die Wagen mit Holzaufbau bis 1963 aus. Bei der DR schieden die letzten Wagen erst in den frühen 1970er-Jahren aus.

Gleich vier Typen nahm sich Liliput zum Vorbild: Der mit 947 Exemplaren meistgebaute Typ Cd-21 (Liliput-Art.-Nr. L334033) trägt ebenso wie die B-21 (Art.-Nr. L334030) und der Cd-27 (Art.-Nr. L334038) Nietnachbildungen am Aufbau, da die Originale Metall-Wände hatten. Der beim Vorbild aus Cd-21a umgebaute Ctr-21/37 (Art.-Nr. L334035) zeigt sich nietlos, da das Vorbild noch einen Holzaufbau trug, was man auch am Sprengwerk am Wagenboden erkennen kann.

Während die Breite des Rahmens korrekt umgesetzt wurde, mussten zur Aufnahme der NEM-Radsätze die Achshalter zu weit nach außen rücken, weshalb die Achslagerdeckel zu flach gerieten und die Laufbretter auf Höhe der Achsen einen Ausschnitt erhielten. Die mit Metallrahmen geschmückten Fenster sitzen passgenau in den Höhlen.

Für die von Liliput gewählte Epoche IId/IIIa ist der erst 1953 abgeschaffte weiße Streifen unterhalb der Fensterunterkante charakteristisch, der die Abteile für Fahrgäste mit Traglasten kennzeichnet. Der Ctr besitzt auch vorbildgerecht von den

Zweites Dampflok-Modell von Modellbau Veit in Eigenregie ist die Bauart Dh2 in H0e.

Reparationsleistung



Zu schade für den Export ist das wunderschöne 1:87-Modell des D-Kupplers.

In den späten 1940er- und frühen 1950er-Jahren wurde der Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg verpflichtet, über 400 schmalspurige Dh 2-Schlepptenderlokomotiven für die UdSSR zu bauen. Lediglich drei Maschinen verblieben in Deutschland: Eine beim Pollo in der Prignitz (991402) und zwei bei der Mansfelder Bergwerksbahn.

An den Modellen von Modellbau Veit (MVT) gibt es nichts auszusetzen. Alles ist perfekt: Detaillierung, Maßstäblichkeit, Lackierung und Beschriftung. Die beiden erhältlichen Varianten wurden mit all ihren Unterschieden umgesetzt.

Die Fahreigenschaften des 230 Gramm schweren Modells sind ansprechend. Bei zwölf Volt erreicht die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und besitzt einen Auslauf von immerhin 55 Millimetern. Bei knapp über zwei Volt fährt der Schlepptender-Zwerg mit 2 km/h an. Die Modelle, die es auch als Bausätze (375 Euro) gibt, sind für den Einbau eines Digitaldecoders vorbereitet.



Vor allem am Dach erkennt man die Unterschiede beider Varianten.

Die Dh2 erhält der 1:87-Schmalspurfreund bei Jürgen Veit, Volkshausstr. 1, 08297 Zwönitz, Tel./Fax: 037296/936010. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung; vorbildliche Fahreigenschaften; interessantes Vorbild*

KONTRA –

PREIS *598 Euro*

URTEILE ■■■■■





Vorbildgerecht unterschiedlich fallen die Details an den Wagen mit Metall- (links) und Holzaufbau (rechts) aus.

eisernen Bauarten abweichende Pufferträger. An den Abteiltüren sitzen formal korrekte Griffstangen, was auch für die stirnseitigen Griffstangen und Tritte gilt. Selbstverständlich verfügen die Wagen trotz einheitlicher Grundmaße über unterschiedliche Inneneinrichtungen.

Die Ausführung von Lackierung und Beschriftung ist zeitgemäß.

Der ebenfalls im Neuheiten-Prospekt enthaltene Packwagen Pw3 Pr11 gehört nicht zu den Einheits-Abteilwagen, sondern stammt aus dem preußischen Nachlass der DRG. Er kann aber vorbildgerecht mit den Liliput-Modellen kombiniert werden. Mit der Auslieferung ist im Dezember zu rechnen.

Mit den neuen Einheits-Abteilwagen ist Liliput ein großer Wurf gelungen. Die moderate unverbindliche Preisempfehlung ist absolut angemessen.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Grundmaße; typgerechte Details; sorgfältige Lackierung und Bedruckung; fairer Preis*

KONTRA *Weit außen sitzende Achslager*

PREIS *UVP: 29,95 Euro*

URTEILE

Bei der dänischen Staatsbahn DSB sind C-Rangierloks der Reihe MH im Einsatz. MG-Togmodeller bieten ein H0-Modell an.

Kleine Dänin

Zwischen 1960 und 1965 baute Frichs in Henschel-Lizenz insgesamt 54 dreiachsige Rangierloks, die bei der DSB als Reihe MH eingeordnet wurden. Die dieselhydraulische Lok fuhr maximal mit 60 km/h und hatte eine Achsfahrmasse von 15 Tonnen. In Kooperation mit MG-Togmodeller beiet die „RailMo" GmbH aus Bremen Modelle in verschiedenen Ausführungen an (siehe Steckbrief). Die Redaktion erhielt die MH 369 in Gleichstrom-Analog-Ausführung zu Testzwecken.

Das Äußere der kleinen Dänin ist sehr gut getroffen. Farbgebung und Beschriftung entsprechen genau dem Vorbild. Positiv fallen die vielen einzeln eingesetzten Teile auf wie Handläufe und Griffstangen, Scheibenwischer, Bremsschläuche und Kupplungshaken. Der Führerstand ist sehr gut gestaltet.

Die Fahrwerte des Winzlings sind in Ordnung (siehe Steckbrief), bei der Zugkraft hätte es aber etwas mehr sein dürfen. Zu Gunsten einer sicheren Stromaufnahme wurde auf Haftreifen verzichtet.

Richtig Freude machen die Lichtfunktionen schon im Analogbetrieb: Zwei Rundumleuchten auf dem Dach setzen bei wenig mehr als 2 Volt im Wechsel blinkend ein und signalisieren: „Ich rangiere!" Der Führerstand wird von einer an der Decke angebrachten LED mattweiß erleuchtet. Im Digitalbetrieb sind die Lichtfunktionen einzeln schaltbar. Der Einbau eines Sounddecoders nebst Lautsprecher ist möglich, allerdings ist hierzu die Führerstandseinrichtung zu entfernen.

Die vorgestellte DC-Version ist für 189 Euro, die AC-Version für knapp 214 Euro (jeweils UVP) erhältlich. *H. Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Teile einzeln angesetzt; Farbgebung; Führerstand; Lichtfunktionen*

KONTRA *Schwache Zugkraft*

PREIS *188,50 (UVP)*

URTEILE ■ ■ ■ ■

STECKBRIEF

Fahrwerte analog

- **V_{max} bei 12 Volt:** 80 km/h
- **V_{max} Vorbild (60 km/h)** bei 8,7 Volt
- **Auslauf aus V_{max}** 75 mm
- **Anfahren** bei 1,7 Volt mit <5 km/h
- **Kriechen** bei 1,7 Volt mit <5 km/h
- **Zugkraft Ebene:** Zug mit 14 Achsen
- **Zugkraft 3% Steigung:** Zug mit 10 Achsen
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Gewicht:** 173 Gramm
- **Hersteller:** MG-Togmodeller und Rail-Mo Gmbh
- **Katalognummer:** 15 029
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf eine außenliegende Achse, Mitnahme von zwei Achsen über Kuppelstangen
- **Haftreifen:** Keine
- **Motor:** Fünfpoliger Flachmotor mit Schwungmasse
- **Andere Ausführungen:** Andere Betriebsnummern; AC
- **Digitalisierung:** Über Schnittstelle nach NEM 652



Bis heute sind die kleinen MH-Rangierloks bei der DSB im Einsatz. Das Modell gibt es in mehreren Versionen.



Die Roco-215 erhält neue Griffstangen an den Stirnseiten. Mit der Biegelehre entstehen sie aus 0,2-Millimeter-Messingdraht.

Die Lehre von „Digitalzentrale“ macht das Biegen von Griffstangen in H0, TT und N zum Kinderspiel.

Griffig

Viele ältere H0- und TT-Fahrzeuge haben angespritzte Griffstangen, die sie auf den ersten Blick von Modellen neuerer Produktion unterscheiden. Das eigenhändige Biegen von Metall-Griffstangen artet ohne Hilfe oft in Gemurkse aus. Die Firma Digitalzentrale (Inh. Dipl.-Ing. FH Yves Lange, Waldstr. 14, 08141 Reinsdorf, Tel. 0375/ 60689899, Internet www.digitalzentrale.de) bietet eine Biegelehre (Art.-Nr. 401352) an, mit der sich bis zu 0,3 Millimeter starke Stahldrähte einfach in Griffstangen-Form bringen lassen. Die Lehre deckt in 0,25-Millimeter-Abständen Längen zwischen 2 und 19,5 Millimetern beispielsweise die Länge der Exemplare in den DB-E10 ab.

Zunächst misst man am Modell den Abstand der Griffstangenlöcher ab, fädelt den Draht durch das passende Loch, knickt ihn rechtwinklig ab und führt ihn zur dem Loch gegenüberliegenden Kerbe und knickt den Draht abermals rechtwinklig ab – fertig ist die Griffstange. Zum einfacheren Abwinkeln wäre es geschickt, wenn die Lehre eine größere Materialstärke hätte.

Die Griffstangenlehre ist eine sehr gute und zudem preiswerte Hilfe, um Modelle zu verbessern. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Viele Längen; einfache Handhabung; günstiger Preis*

KONTRA *Etwas dünnes Material*

PREIS *4 Euro + Versand*

URTEILE



Der Bausatz lässt sich auch ohne große Übung zu einem tollen Modell zusammensetzen. Mit Ockertönen bemalt, ergibt sich ein stimmiges Bild.

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblich; einfacher Zusammenbau; einfaches Kolorieren*

KONTRA *Schiefer Schornstein*

PREIS *UVP: 14,95 Euro*

URTEILE

Ein kleines H0-Streckenwärter-Häuschen von MBZ vertreibt Conrad exklusiv.

Bastel-Bude



Besonders interessant sind die Ziegelnachbildungen an den Ecken, die in den Verband der angrenzenden Wand eingreifen, weshalb keine von Kunststoff-Bausätzen bekannte Trennkanten entstehen.

Bausätze aus lasergeschnittenem Karton erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Wer etwas für den Einstieg sucht, kann zum H0-Streckenposten (Conrad-Art.-Nr. 24 84 72-9m) greifen.

Das Original des Streckenpostens befand sich bei Steinach in Thüringen. Bevor man den Posten zusammenklebt, sollte man die Teile farblich nacharbeiten. MBZ empfiehlt Pulverfarben. Wegen der positiven Erfahrung, die der Autor mit flüssigen Vallejo-Farben (Info: www.modellbaufarben.de) an anderen Karton-Modellen gemacht hat, kamen aus deren Model-Color-Sortiment für das Mauerwerk als Grundfarbe Ocker (Nr. 121), für die rötlichen Steine Oxidrot (Nr. 137) zum Einsatz. Aus dem Model-Air-Programm stammen das Zinkgrün (Nr. 094) für die Holzteile, das Schwarzgrau (Nr. 056) für Dach und Postenbezeichnung, Weiß (Nr. 001) für die Postenbezeichnung sowie helles Blaugrau (Nr. 046) für die Tür und zum Aufhellen der Stirnseitenecken. Letzteres ist sinnvoll, bevor man die vom Laser abgedunkelten Kanten mit Ocker und Rot behandelt. Zum Auftrag der Farbe eignet sich ein Pinsel der Stärke 3. Wer dennoch auf flüssige Farbe verzichten möchte, kann Buntstifte verwenden (Markenware).

Der Zusammenbau ist einfach. Zunächst klebt man (am besten mit Uhu-hart) Fensterrahmen und Folie ein. Dann verbindet man die Seitenwände. Um Klebespuren zu vermeiden, steckt man die perfekt gelaserten Wände zusammen und lässt den Kleber innen in die Ecken laufen. Vor dem Austrocknen setzt man den Korpus auf die Bodenplatte und verklebt beides von innen. Dann fixiert man die Stützen der Überdachung und die vorher grün gestrichene Dachunterseite. Darauf kommt die Dacheindeckung, die dann der Schornstein schmückt. Leider steht der Schornstein nicht ganz senkrecht und muss mit einer Schlüsselfeile vorsichtig befeilt werden. Der Käufer erwirbt ein einfach zu montierendes maßstäbliches Gebäude, das ein Schmuckstück auf der Anlage darstellt. *Jochen Frickel*



BLITZ-LICHT

▶ H0-Fabrik von Atlas



Im Sortiment des US-Herstellers Atlas findet man auch Gebäude. Eines ist die Middlesex Manufacturing Company. Der maßstäbliche, vierstöckige Backsteinbau lässt sich problemlos zusammenbauen. Das Einsetzen der zahlreichen Fenster erfordert jedoch Geduld. Unbedingt zu empfehlen ist das Lackieren der Fensterrahmen und Türen vor dem Einbau. Der rote Farbton des Kunststoffs sieht gewöhnungsbedürftig aus. Ansonsten gefällt das Modell dank einer angenehm feinen Klinkerstruktur. Das Gebäude hat keine Zwischenböden. Wer es im Vordergrund platziert, sollte sich den Einsatz dunklen Kartons überlegen. Das Modell ist so neutral, dass es nicht nur auf US-Anlagen gut zur Geltung kommt. *al*

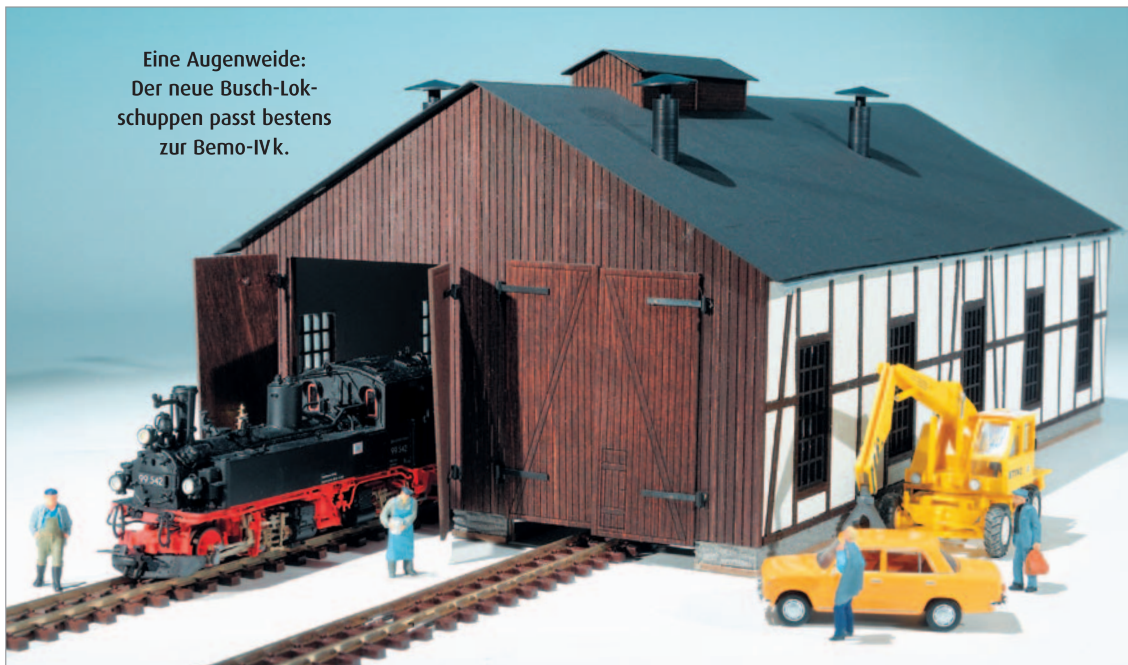
AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Detaillierung; passgenaue Teile; Maßstäblichkeit; vielseitig einsetzbar auch für verschiedene Länder und Epochen*

KONTRA *Rote Kunststofffarbe, keine Zwischenböden*

PREIS *US-$ 39,95 (UVP)*

URTEILE



Eine Augenweide: Der neue Busch-Lokschuppen passt bestens zur Bemo-IVk.

Eine der wichtigsten Busch-Neuheiten 2009, der Lokschuppen Schönheide, ist erschienen.

Fast perfekt

Vor wenigen Tragen traf ein Paket von Busch aus Viernheim ein, das es in sich hatte: Enthalten war unter anderem der hochinteressante H0-Lokschuppen Schönheide.

Wie bei den bisherigen Echtholz-Modellen von Busch werden auch hier auf einen stabilen Papp-Grundkörper feine Holzelemente aufgeklebt. Alle Teile sind außerordentlich passgenau und lassen sich nahezu ohne Mühe und Hilfsmittel bei etwas Vorsicht unversehrt aus ihren Trägern herauslösen. Die Montage ist angesichts einer hervorragenden Bauanleitung unproblematisch. Das Gebäudeinnere sollte betongrau bemalt werden. Ein Sprühlack ist zu empfehlen, da mit Pinsel aufgetragene Farbe den Karton zu stark durchfeuchtet, der sich dann etwas wellen kann. Das Auffüllen des Fachwerks ist ein wenig zeitaufwendig und es empfiehlt sich, um nicht durcheinander zu geraten, stets nur wenige Teile aus dem Träger zu lösen. Die Einzelteile sind erneut so passgenau, dass man fast auf den Einsatz des Klebstoffs verzichten könnte, Gleiches gilt für die Fensterteilung, die auch ohne Leim problemlos hält und so keine Gefahr besteht, die Fenster zu verunreinigen. Zuletzt werden die beweglichen Türen eingehängt, die einen minimalen Anlass zur Kritik geben, da sie etwas verzogen sind. Im geöffneten Zustand fällt das aber kaum auf.



Das Pappgerüst ist so etwas wie der Rohbau.

Die Schönheider Lokremise ist ein sehr gelungenes Modell, das problemlos zu montieren ist. Wer einen etwas verwitterten Zustand bevorzugt, der muss am besten mit Staubfarben noch etwas nachhelfen. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; Maßstäblichkeit; einfache Montage; sehr gute Bauanleitung; lediglich Skalpell und Klebstoff erforderlich; bewegliche Türen*

KONTRA *Leicht verzogene Türen*

PREIS *59,99 Euro (UVP)*

URTEILE 4½ Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Überraschend liefert Roco die vorher nicht angekündigte DR-120 in TT aus.



Trommelwirbel

Die Buschtrommeln im Hause Roco hatten geschwiegen. In aller Stille wurde die 120 der Deutschen Reichsbahn (DR) serienreif gemacht. Bei der überraschenden Einführung der Taigatrommel genannten Maschine war der Trommelwirbel darum um so größer.

Schon beim ersten Blick offenbart sich die formale Verwandtschaft mit dem vor einigen Jahren vorgestellten H0-Modell. Dass sogar dieselbe Loknummer wie bei der H0-Erstausgabe gewählt wurde, verwundert nicht, fehlte doch bislang eine 120 mit großen Trittgittern an den Stirnseiten in TT. Auch die stimmigen Proportionen mit den gelungenen Rundungen der Stirnseiten finden sich am TT-Modell wieder. Im Gegensatz zum H0-Modell lassen sich zwar die Schlauchkupplungen, nicht aber eine geschlossene Schürze nachrüsten. Der Lokführer findet im sorgfältig verglasten Führerstand einen tief gezogenen Arbeitsplatz mit schön gravierter Armaturentafel vor. Auch auf dem Dach entdeckt man vorbildgerecht gestaltete Details, die auch den durch die DR nachgerüsteten Schalldämpfer einschließen.

Die mit Ausnahme der angesteckten Trittstufe aus einem Stück gespritzten Drehgestellblenden gefallen durch tiefe Gravuren, wirken allerdings durch die zu weit außen sitzenden Bremsklötze noch massiver als beim Original. Dass die Luftbehälter an den Enden oben flach sind, hängt mit der notwendigen Beweglichkeit der Drehgestelle im Modell zusammen. Dass die charakteristischen Schlauchleitungen zum Aufbau fehlen, müsste dagegen nicht sein.

Damit die Lok auch bei schlechter Gleislage sicher fährt, ist eines der Drehgestelle nur dreh- und um die Fahrzeug-Querachse kippbar, das andere zusätzlich um die Längsachse kippbar gelagert. Nach einer einstündigen Einfahrzeit rollt die Taigatrommel, sofern man nicht die Sound-Version betreibt hat, leise und gleichmäßig selbst im Schritttempo über die Gleise. Wenn auf alten Weichen doch Probleme auftreten, kann der Modellbahner einfach die Abdeckung der Drehgestelle abschrauben und die mit Haftreifen bestückten äußeren Achsen gegen die inneren tauschen. So verlängert sich die Stromabnahmebasis entscheidend bei vernachlässigbarem Schwund der Zugkraft. Analog ohne Decoder und mit Sound analog oder im Digitalbetrieb zeigt die 120 sehr gute Fahreigenschaften und einen satten Auslauf. Analog angesteuert, startet die



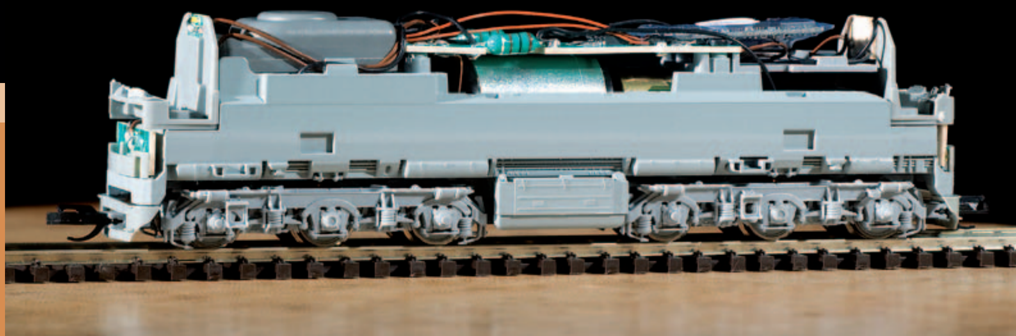
Die für die Russin typische Stirnansicht setzten die Konstrukteure sehr gut ins Modell um. Eine komplett geschlossene Schürze liegt im Gegensatz zum H0-Modell nicht bei.

STECKBRIEF

Fahrwerte analog o. Sound/digital

- V_{max} bei 12 V / in Fs. 28 126 km/h; 148 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) bei 9,8 V / in Fs. 17
- Auslauf aus V_{max} 193 / 265 mm
- Auslauf aus 100 km/h 151 / 132 mm
- Anfahren 6 km/h bei 1,7 V / <1 km/h in Fs. 1
- Zugkraft Ebene 55 g
- Zugkraft Steigung 3% 47 g

- **Hersteller:** Roco, Bergheim
- **Nenngröße, Spur:** TT, 12 mm
- **Katalog-Nr.:** 36231
- **Andere Ausführungen:** Analog ohne Sound
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Neue TT-Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 310 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse:** 1
- **Preis:** UVP Analog-Modell 144,90 Euro; Digitallok mit Sound 269 Euro



Das zeitgemäße Innenleben mit Mittelmotor, Schwungmasse und Allachsantrieb ermöglicht erfreuliche Fahreigenschaften.

Soundlok bei 5 V akustisch und kriecht bei 8,2 V mit weniger als 1 km/h los. Bei 12 V liegen 111 km/h an. Die vier Haftreifen, die auf den Rädern der Endachsen sitzen, verhelfen der 120 zu einer angemessenen Zugkraft. Selbst bei der Verwendung älterer, schwer rollender Waggons wuchtet der Sechsachser noch einen 20 Wagen starken Güterzug über die Drei-Prozent-Steigung. Die Qualität des Sounds entspricht dem bekannten hohen Niveau von ESU. Schon ab Werk gefallen Abstimmung und Lautstärke. Erhellendes zum Gesamtbild trägt auch die bereits ab 1,8 V erkennbare Beleuchtung aus warmweißen LED bei.

Die Preise für die analoge wie für die digitale Lok mit Sound gehen in Ordnung.

JochenFrickel



Dank des eingebauten Sounddecoders kann die TT-Taigatrommel akustisch problemlos mit der Bougarabou-Trommel mithalten.

Mit der DB-280 rollt die letzte unter Arnold-Regie entwickelte Lok als überarbeitetes N-Modell von Hornby-Arnold an.

Rundes ins Eckige

Kurz nach der Ankündigung der N-V80 im Jahre 2003 kam der Abpfiff für den N-Spur-Pionier Arnold.

Die Hornby-Gruppe, die die Formen von Arnold, Rivarossi, Lima und Jouef übernommen hatte, nahm die Gelegenheit wahr, die Konstruktion zu überarbeiten. Darum weist das Modell nun eine digitale Schnittstelle und eine leicht blaustichige LED-Beleuchtung auf. Fälschlicherweise zeigen hinten die unteren statt der oberen Lampen rotes Licht. In der Aufsicht fällt die stimmige Umsetzung der für das Vorbild typischen bauchigen Form auf. Auch die Seitenansicht gibt die Proportionen der V80 stimmig wieder. Ein Fabrikationsfehler des Pressemusters dürfte das nicht exakt auf dem Rahmen sitzende Gehäuse sein. Unstimmig waren sich die Konstrukteure wohl bei der Form der in den Vorbauten sitzenden Fenster. Sie entschieden sich für abgerundete Fenster in dummerweise eckigen Höhlen. Dass die Stirnfenster etwas zu flach ausfallen, ist der notwendigen Materialstärke geschuldet. Mit dem geätzten Abdeckgitter und darunter liegendem Lüfterrad macht der lange Vorbau eine gute Figur. Dass die Griffstangen separat angesetzt sind, sieht man an N-Modellen selten. So wird überdeckt, dass die Griffe an den Führerständen nicht wie beim Vorbild versenkt angebracht sind. Werkseitig ist die Stirnseite am langen Vorbau zugerüstet. Dass die Form der Zurüstteile im Fall der Luftschläuche und der Dampfheizkupplung dem Vorbild kaum ähneln, darf man im Maßstab 1:160 getrost vernachlässigen. Die Qualität von für die Epoche IV korrekter Lackierung und Bedruckung ist zeitgemäß.

Die Gravuren an den Drehgestellen vermögen mit Ausnahme der weit innen sitzenden Blattfedern zu gefallen. Allerdings dürfte eines der Drehgestelle zur Sicherung der Stromabnahme auch in Fahrzeug-Längsachse kippbar sein. Da gegenüber der ersten überarbeiteten Epoche-III-Variante im Jahre 2007 Haftreifen montiert sind, verbessert sich zwar die Zugkraft, die Stromabnahme ist aber weniger gut. Das gequält klingende Fahrgeräusch ist lauter als bei den vorbildlich leisen N-Loks von Fleischmann. Dafür gefällt das Getriebe mit praxisgerechter Auslegung, weshalb die 280 vorbildgerechte Fahrleistungen an den Tag legt. In der Ebene lassen sich 14, in der Drei-Prozent-Steigung immerhin noch sechs vierachsige Personenwagen befördern.

Trotz der diversen vermeidbaren Mängel bietet Arnolds DB-280 ein noch akzeptables Preis-Leistungs-Verhältnis.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 146 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) bei 8,8 V
- Auslauf aus V_{max} 42 mm
- Auslauf aus 100 km/h 25 mm
- Anfahren (0,7 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 9 g
- Zugkraft Steigung 3% 4 g

- **Hersteller:** Arnold/Hornby
- **Nenngröße, Spur:** N, 9 mm
- **Katalog-Nr.:** HN2041
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** N-Kupplung in Normschacht
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 126 Euro



Um im Bild zu bleiben, kann man sagen, dass die Arnold-Ingenieure etwas häufiger ins als neben das Tor geschossen haben.



www.eisenbahnfieber.de

Vom Virus gepackt

Dass die Liebe zur Eisenbahn ansteckend sein könnte, ist nur eine unbewiesene Vermutung.

■ Die Adresse der Homepage ist schon ein guter Einstieg. Das ganze Projekt sieht recht gelungen aus, auch wenn einige Rubriken noch spärlich gefüllt sind. Lok-Statistiker finden hier Datenblätter und zahlreiche Informationen über den aktuellen Betriebszustand vieler DB AG-Zugpferde. Empfehlenswert ist die Seite auch wegen der Fülle an Daten zu privaten Bahnunternehmen. Speziell die Kölner HGK ist überproportional vertreten, kein Wunder, stammt der Autor dieser Seite, Udo Krupp, doch aus der Domstadt.

www.miniaturelbtalbahn.de

Surf mal hin...

Die Online-Begleitung der H0-Elbtalanlage (siehe ab Seite 72) ist auf aktuellen Stand gebracht worden.

■ Das Projekt der Elbtalbahn im Modell wurde klugerweise von Anbeginn fotografisch und fürs Internet begleitet. So darf man sich nach unserem Beitrag ab der Seite 72 kundig machen über die Online-Selbstdarstellung. Diese ist logisch und gut strukturiert im Aufbau, bestückt mit reichlich Detailbildern und weist auf alles hin, was man vor einem Besuch wissen muss. Angenehm fällt die Pflege der Homepage auf – immer aktuell.

www.fahrgast-rechte.de

Beschweren – aber richtig!

Der Fahrgastverband Pro Bahn bietet online Hilfe auf dem Weg zur Geltendmachung von Rechten an.

■ Bei den neuen Fahrgastrechten hatte auch der größte deutsche Fahrgastverband Pro Bahn e.V. mitgewirkt. Nicht dass er alles hätte durchsetzen können – aber der Verbraucherverband bietet eine Übersicht an, wer wofür zuständig ist und wie man sich richtig beschwert. Ist es unklar, bietet Pro Bahn auch die Dienste seiner zentralen Beschwerdeseite an. Der ehrenamtlich arbeitende Verband leistet somit, was er kann – und das ist nicht wenig!

www.heiko-krause.de

In Braunschweig zu Hause

Bahnhofs- und Lokalhistorie sind nur zwei Aspekte dieser Personality-Homepage.

■ Wer nach der Lektüre unseres Titelbeitrages Appetit auf Bahnhofsforschung bekommen hat, wird zumindest im Falle Braunschweigs auf der gut gemachten Homepage von Heiko Krause fündig. Der alte Staatsbahnhof steht im Mittelpunkt der Beschreibung und, dies sei hervorgehoben, der sehr um-fangreichen Fotosammlung! Stadtpläne verschiedener Zeitepochen ermöglichen auch dem Ortsfremden eine Einordnung der Bahnanlagen. Selten findet man solche gut gemachte fotografische Begleitung vom Werden und Vergehen eines einst großen Bahnhofs und wichtigen Fluchtpunktes in der Stadt. Allein die Schnappschüsse aus den Nachkriegsjahren oder der Umbau des noch vorhandenen zweiten Empfangsgebäudes machen (Eisenbahn-)Geschichte lebendig. Der Autor legt größten Wert darauf, keine kommerziellen Interessen zu verfolgen, und betrachtet sich in angenehmer Bescheidenheit selbst als Hobbyforscher. Manches ist noch Projekt, vor allem, was die Geschichte der Stadt selbst betrifft. Auch lässt er uns teilhaben an seinen weiteren Hobbys: Er hat eine Schwäche fürs Keyboardspielen und hält auch hier mit seinem Wissen nicht hinter den Berg. Erfrischende Online-Lektüre!



www.fahrgastrechte.info

48 Fragen für Ihr gutes Recht

Seit 29. Juli gelten neue Fahrgastrechte. Man kann sich auch auf dieser Homepage umfangreich informieren.

■ Sage und schreibe 48 Einzelfragen sind zu beantworten, bis man seine Ansprüche anmelden kann. Journalisten machten den Selbstversuch: In sieben Minuten ist alles beantwortet. Anders als der Fahrgastverband Pro Bahn (siehe oben) haben die in der Tarifgemeinschaft bundeseigener und nichtbundeseigener Eisenbahnen (TBNE) organisierten Unternehmen ein Eigeninteresse. Die Homepage der TBNE erläutert Ansprüche anhand von Muster-Entschädigungsbedingungen und geht auch auf Sonderregelungen ein. Der Aufbau der Site ist klar und logisch, auch wenn es nicht ohne Juristendeutsch geht. Einzelfälle verlangen nach umfangreicher Gundlage, die in den Texten auch gelegt wird. Lobenswert sind die rot hervorgehobenen Markierungen (in normal verständlichem Deutsch). Mittels Link sind die europäische und die nationale Rechtsgrundlage einsehbar. Hilfreich sind die aufgeführten Schlichtungs- und Ombudsstellen in den Bundesländern, wo es sie gibt. Praktisch sind die „Häufig gestellten Fragen". Man mag die neuen Fahrgastrechte für lückenhaft halten. Die Online-Handreichung der TBNE ist aber ein guter Wegweiser. So gibt es zumindest an dieser Form der Umsetzung nichts auszusetzen.



Sächsische Harmonie und landschaftliche Schönheit: Die Elbe zwischen Königsstein und Bad Schandau vom Lilienstein aus stromaufwärts gesehen. Im Vordergrund ist rechts die Halle zu sehen, in der die Modellbahn zu Hause ist.

Mit einer H0-Ausstellungsanlage erfüllt sich Klaus Richter den Traum einer Modellbahn nach Elbtal-Motiven zwischen Obervogelgesang und Bad Schandau.

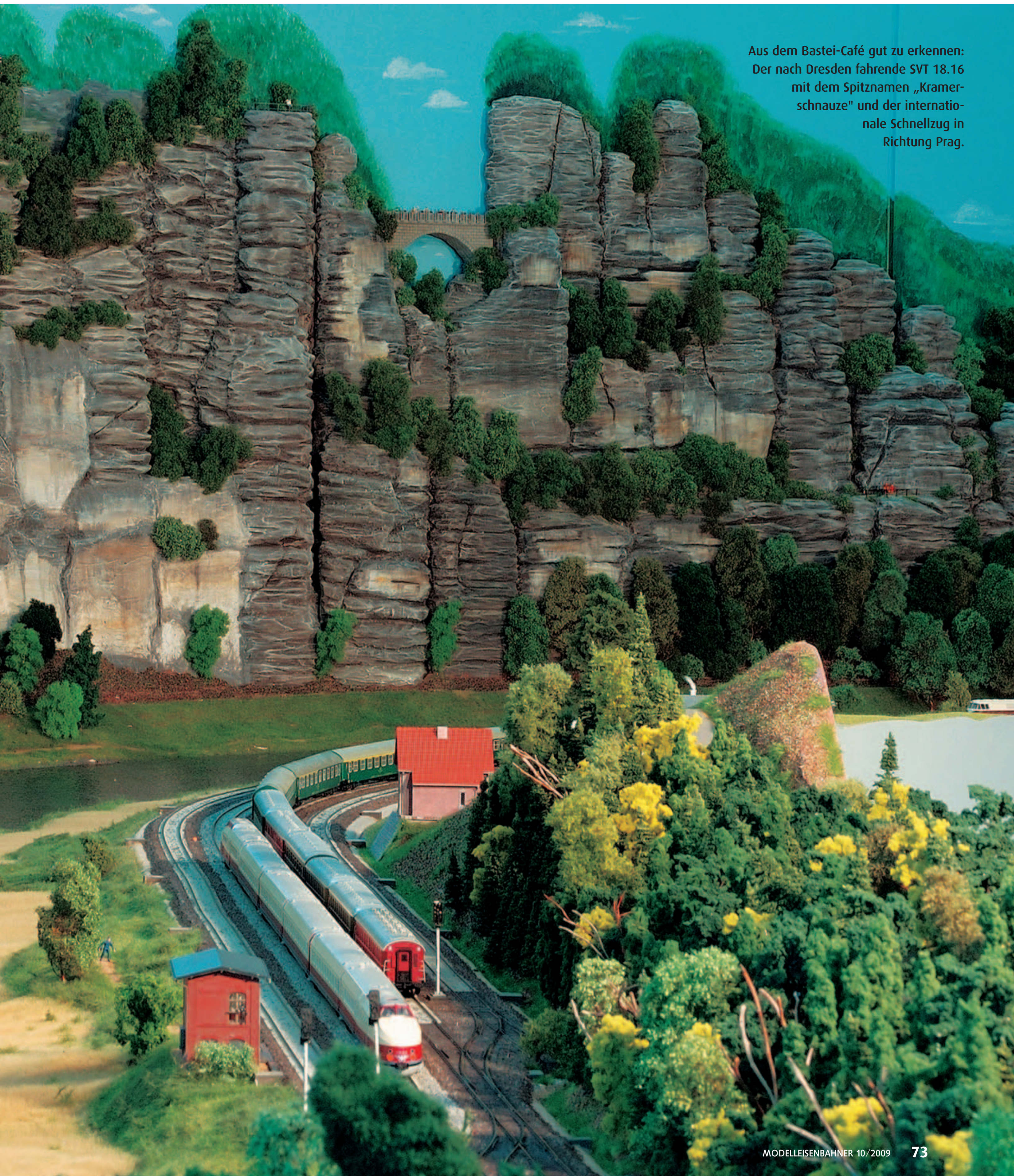
Im Elbeland

Unmittelbar nach Fertigstellung der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig – Dresden (LDE) sollte diese bereits im Jahre 1839 über Dresden hinaus bis nach Bodenbach, dem heutigen Děčin, verlängert werden.

Doch erst am 1. August des Jahres 1848 wurde der Betrieb auf der Strecke Dresden-Pirna eröffnet und gleichzeitig in Dresden die „königliche Direktion der sächsisch-böhmischen Staatseisenbahn" gegründet. Am 9. Mai 1850 ging die Strecke Pirna – Königstein und am 9. Juni 1850 Königstein – Krippen in Betrieb. Nach Vollendung der Strecke Krippen – Landesgrenze (Bodenbach) war 1851 eine der schönsten Eisenbahnlinien Deutschlands entstanden und somit der Weg frei für eine Weiterführung nach Prag. Interessant ist, dass der im damaligen Österreich (heute in Tschechien) gelegene Streckenabschnitt Eigentum der K. u. K.-öster- →



Der im Modell von Kato gefertigte VT 18.16, der gerade Königstein durcheilt, ist der Starzug der Anlage.



Aus dem Bastei-Café gut zu erkennen: Der nach Dresden fahrende SVT 18.16 mit dem Spitznamen „Kramerschnauze" und der internationale Schnellzug in Richtung Prag.

reichischen Staatsregierung war, jedoch seit der Eröffnung der gesamten Linie von der Königlich sächsischen Staatseisenbahnverwaltung betrieben wurde.

So trafen sich in Děčin Lokomotiven der österreichischen, der sächsischen und der tschechischen Bahngesellschaften. Von sächsischer Seite waren das vor allem Maschinen der Baureihen XII H 2, XVIII H (spätere BR 18.0) und XX HV (spätere BR 19.0).

Aufwendig war in den 70er- und 80er-Jahren des vorigen Jahrhunderts das Rangiergeschäft im Bahnhof Bad Schandau, als zwar beide Bahngesellschaften (DR und ČSD) die Strecke durchgehend mit Fahrleitungen versehen hatten, aber noch keine elektrischen Mehrsystemlokomotiven zur Verfügung standen. ČSD-Maschinen der Baureihe 753 (heute ČS 750), genannt Taucherbrille, übernahmen dann die Züge auf der tschechischen Seite. Und dann war da noch der blaue österreichische Triebwagen, der zu DR-Zeiten als Vindobona dieser Strecke einen Hauch von Weltoffenheit verlieh.

„Klauuus, kannst duu mal kommmmenn...", hallte es in der riesigen Halle wider, als wir uns am Einlass bemerkbar machten, worauf uns Klaus Richter, Diplomingenieur und Geschäftsführer der Miniatur-Elbtalbahn GmbH, freundlich begrüßte. Doch das wurde von uns nur nebenbei wahrgenommen, denn da war etwas, das unsere volle Aufmerksamkeit in Anspruch nahm: Auf 400 Metern Gleislänge gleiten fast lautlos 18 in einen Fahrplan eingebundene Züge. Da waren sie wieder, der Königstein, der Lilienstein, die Bastei und das Schrammsteinmassiv (fast) im Maßstab 1:87 und mächtig als Reliefdarstellungen oder gemalt auf einer riesigen Hintergrundkulisse.

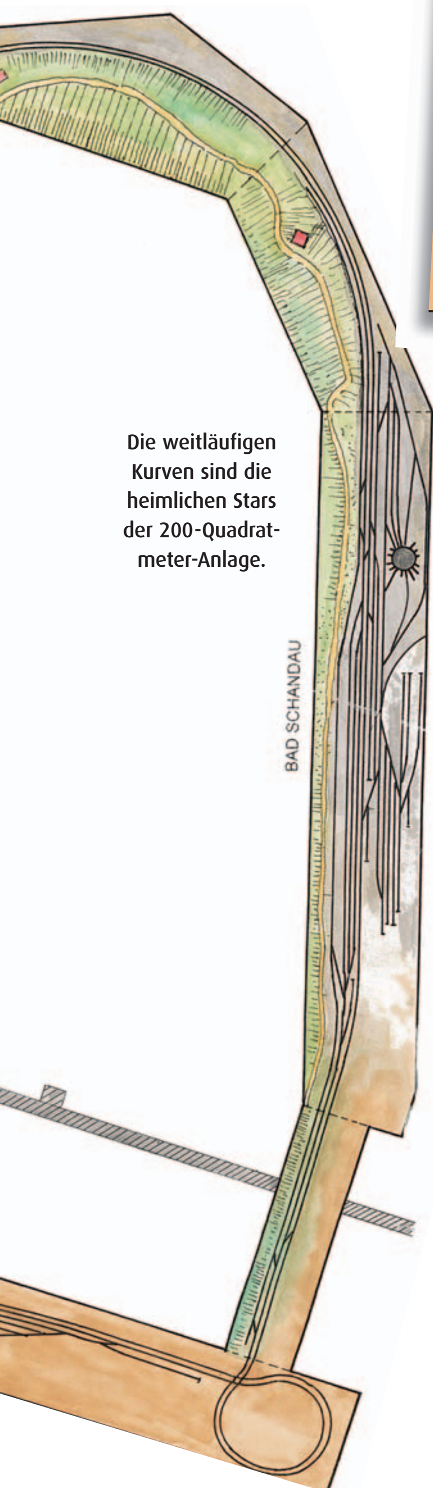
„Wir wollten die beeindruckende sächsische Schweiz ins Modell umsetzen", erklärt Klaus Richter. „Dabei hatte ich als Kind Angst vor der Eisenbahn", fährt er fort. „Ich bin hier in Königstein aufgewachsen und wenn nachts schwere Güterzüge an unserem Haus vorbeidonnerten und die Lokomotiven laut pfiffen, bin ich manchmal erschreckt in meinem Bett aufgefahren. Heute kann ich ohne Eisenbahn nicht mehr leben" fügt er lächelnd hinzu. Der Einundfünfzigjährige hat an der Verkehrshochschule Dresden im Fachgebiet Eisenbahnbau studiert und diplomiert. „Doch da war ich bereits mit dem Virus Modelleisenbahn infiziert". Eine TT-Modellbahnanlage in seiner



Der Bahnhof Bad Schandau in seiner gesamten Ausdehnung. Noch fehlen die Gebäude und die Gestaltung der Umgebung.



Heute ist Vati dran, sich um die Kinder zu kümmern. Während seine Frau mit Freundinnen nach Dresden gefahren ist, muss er sich mit der quengelnden Heidi abmühen.



Die weitläufigen Kurven sind die heimlichen Stars der 200-Quadratmeter-Anlage.



Geschäftsführer Klaus Richter (rechts) und sein Kollege Andreas Jünger (links) beantworten die Fragen von Autor Georg Kerber (Mitte) und seines Freundes Dr. Siegfried Kirchberg, der hinter der Kamera stand.

Wohnung und enge Kontakte zur Pirnaer Arbeitsgemeinschaft „Albert Kunze" und zu Tillig in Sebnitz sind Ausdruck der Ernsthaftigkeit seines Tuns.

Das kommt auch in dem folgenden Gespräch zum Ausdruck. Im Jahre 2001 übernahm er die Halle eines in der Insolvenz befindlichen Betriebes und hatte da schon klare Vorstellungen von der geplanten Anlage: „Es lag auf der Hand, dass ich als gebürtiger Rathener und im Elbtal Aufgewachsener meinen Traum verwirklichen wollte: Die Elbtalbahn im Modell nachbilden!" Im Jahre 2005 begann er mit der Planung. „Dabei kam mir meine Eigenschaft, dreidimensional zu denken, sehr gut zu statten". „Und warum beginnt die Nachbildung dieser Bahn ausgerechnet bei dem kleinen Ort Obervogelgesang?", wollen wir wissen. „Weil da das als Elbsandsteingebirge bezeichnete Gebiet beginnt und weil die Nachbildung des davor liegenden Bahnhofs Pirna zu viel Platz erfordert hätte".

Das bereits Begonnene und in der Planung Befindliche der Anlage lässt Überzeugendes erwarten. Da ist beispielsweise das Gleis-Material: Tillig-Elite, geschottert mit Asoa-Feinsplitt. „Wenngleich es einem das Tillig-Elite-Gleis leicht macht, elegante Formationen nachzubilden, aber ein solch sauber →



Das waren noch Zeiten, als sich die Kramerschnauzen genannten VT18.16 noch elegant in die Kurve beim Kurort Wehlen legten! Dabei war die Wegunterführung des Elberadwegs berüchtigt. Wenn sich dort Radfahrer und Wanderer begegneten, wurde es „düchtsch enge".

verlegtes Gleis auf einer so großen Anlage habe ich noch nie gesehen", bewundert Freund Siegfried den Gleisbau. „Da wir unsere Züge computerunterstützt digital fahren lassen, könnten wir uns auch selbst kleinste Unebenheiten oder Lücken nicht leisten. Unübersehbare Störungen im Betriebsablauf wären die Folge", ergänzt unser Gastgeber und begleitet uns zu dem technischen High-Light seiner Großanlage, dem Loklift. Auf neun Ebenen sind übereinander jeweils drei komplette Züge geparkt, die vom PC abgerufen werden können.



Die betagte 58 von Roco summt geschäftig mit ihrem langen Güterzug am Stellwerk des Kurorts Rathen vorbei.



Nachdem der Zuglift die 65.10 mit dem Abteilwagenzug aufgenommen hat, fährt der Lift in eine andere Position und der ÖBB-Vindobona geht auf Streckenfahrt.

Gerade fährt der Lift leise schnurrend nach unten. Dazu blinkt eine rote Kontrollleuchte. Millimetergenau bleibt der Lift an der Ausfahrt stehen und der hintere der drei auf einer Ebene stehenden Züge setzt sich langsam in Bewegung. Kein Holpern und kein Stocken bei der Überfahrt lässt den Preiser-Lokführer erschrocken zum Regler greifen. Doch, wo sind wir hier eigentlich? „Im Schattenbahnhof unter dem Lilienstein", schmunzelt der Chef. „Hier werden den Besuchern Einblicke durch große Glasscheiben gewährt Natürlich bleibt auch der Lift sichtbar, denn der ist ein solcher Blickfang, dass wir ihn unseren Gästen unbedingt zeigen wollen."

Natürlich ist es toll, die gesamte Schattenbahnhof-Szenerie unterm Lilienstein durch große Panoramafenster zu beobachten, doch fast noch beeindruckender ist die Ansicht des berühmten Felsmassivs. Wie eine Halbinsel wölbt sich der Berg aus der Modellanlage in den Saal hinein und zwingt den Besucher, auf seine Spitze mit dem Felsmassiv und dem weithin sichtbaren Obelisken aufzuschauen.

Inzwischen hat sich der Eisenbahnbetrieb im Bahnhof Bad Schandau völlig unbeeinflusst von Menschenhand automatisch abgewickelt: Abkuppeln, vorziehen bis zur Drehscheibe, drehen um 180 Grad, zurücksetzen, ankuppeln

Und schon gleitet die Piko-Garnitur des Vindobona über die akkurat verlegten Tillig-Elite-Gleise durch das für Modell-Verhältnisse weitläufige Elbtal.

und Abfahrbereitschaft melden – alle Bewegungen laufen langsam, ruckfrei, leise und millimetergenau ab. „Digirail macht's möglich", kommentiert Klaus Richter. „Ich hatte schon meine TT-Heimanlage auf Selectrix umgestellt und das System auch hier eingeführt. Inzwischen haben wir alles auf Digirail der Firma Müt umgestellt, das ja auf Selectrix beruht, und bieten sogar Beratung und Workshops als Weiterbildung in unserem Hause an." Da ist es wieder, das innovative Planen: „Und welche Funktion haben die Anschlussbuchsen, die überall am Anlagenrand zu sehen sind?", wollen wir wissen. „Dort können Besucher diese Handregler anschließen, die Automatik wird ausgeschaltet und die Fahrzeuge werden individuell gesteuert. Vorgesehen

Fotos: Dr. Siegfried Kirchberg



„Der Lilienstein muss nur noch zu Ende bewaldet werden..." „Nur noch" – das sind etwa 1500 Kiefern und Tannen der Firmen Noch und Busch!

ist auch die Möglichkeit, dass die Besucher ihre eigenen Modelle mitbringen und auf unserer Anlage fahren lassen können, vorausgesetzt sie sind selectrixtaugliche Zweileitermodelle."

Doch was sind das für unförmige Lichtsignale auf der Bergrückseite, deren eines sich während unseres Gesprächs umgeschaltet hat? „Das sind Wiederholer der im nicht einsehbaren Bereich platzierten Signale. Sie zeigen das jeweilige Signalbild an, so dass man auch von hier aus sehen kann, ob der Betrieb sicher funktioniert."

Langsam gehen wir an der Modell-Elbe entlang, folgen dem internationalen Elberadweg mit der berüchtigten Bahnunterführung in Wehlen und der beeindruckenden Kulisse in Rathen, als eine Familie mit zwei Kindern in die Halle stürmt. „Ooch, ist ja noch nicht fertig", meint der größere der beiden Steppkes, „dann gehen wir eben wieder!" „Halt!", mischt sich da Klaus Richter ein. „Ihr habt die einmalige Gelegenheit, eine Modellbahnanlage im Bau zu sehen! Das wird euch sonst nicht geboten! Kommt, ich erkläre euch, was wir hier machen..."

Auch das ist Bildung und Erziehung vom Feinsten.

Georg Kerber/yo

Die Atmosphäre spürbarer Weltoffenheit kennzeichnet den unvergleichlichen Charme großer Bahnsteighallen – auch in H0.

Hallen-Zauber



Das Geheimnis dieser besonderen Faszination wurzelt wohl in der direkten Konfrontation mit dem in die Halle selbst einfahrenden Verkehrsmittel sowie dessen Geräuschkulisse und Abwechslungsreichtum.

Gesetztes Ziel war, das Innenleben einer solchen Großstadt-Bahnsteighalle so authentisch wie irgend möglich im Modellmaßstab 1:87 nachzuerleben. Der Betrachter sollte hierzu aber quasi selbst mitten im Geschehen stehen können, was ein ungewöhnliches Planungskonzept erforderte: Die Halle musste aufgeschnitten dargestellt werden! Auch stellte die geforderte Verwendbarkeit für Filmaufnahmen meinen Einfallsreichtum auf eine besondere Probe.

Kein Stützpfeiler durfte den Vordergrund stören; die Kamera sollte frei durch den Hallenraum schweben können. Ferner wurde jene nahezu utopisch anmutende Aufgabenstellung auch noch durch die über allen Gleisen erforderliche funktionsfähige Fahrleitung deutlich erschwert. Die größte Sorge bereitete allerdings die Statik der Replik. Sämtliche im Modellbau üblichen Werkstoffe konnten unmöglich der hier gebotenen mechanischen Belastbarkeit gerecht werden. So musste ich äußerst ungewöhnliche Wege einschlagen.

Die Lösung fand sich schließlich im Baustoffhandel in Form einer so genannten Baustahlmatte. Schwere Hammerschläge formten sodann das spätere Tonnengewölbe über der Rundung eines Schmiede-Ambosses. Als Herausforderung erwiesen sich der Zuschnitt der Hallenfront mit ihrem Bogen sowie das absolut rechtwinklige →

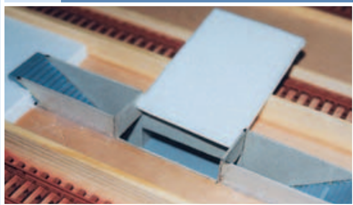


Nahverkehr trifft auf Fernverkehr: Epoche IV unter rußgeschwärztem Bahnsteighallendach. Riechen Sie die Bahn?

Zauber-Formeln



Die Vorhalle musste zur Fahrleitungsmontage auf dem Rücken liegen.



Tatsächliche Unterwelt: Auch der Bahnsteigzugang ist von innen filmbar.



Ihr noch unlackierter Zustand erschließt Materialien und Details der Halle.



Gewaltige Dimensionen, die erst im Verhältnis zum Erbauer deutlich werden.



Eingeschottert präsentieren sich die Gleise zwischen den gipsernen Bahnsteigen.

Fotos: Gauß

Verschweißen von Dach und Stirnseite. Das überaus stabile Ergebnis rechtfertigt im Nachhinein allerdings diesen enormen Aufwand.

Als das stählerne Skelett stand, konnte ich mich wieder einem vertrauteren Tätigkeitsfeld widmen. Gleich fünf Kibri-Bausätze „Bahnsteighalle Bonn" ergaben die alte Kölner Vorhalle.

Mit feinem Blumenwickeldraht befestigte ich die Zuschnitte des ebenfalls im Baustoffhandel erhältlichen Casanet-Gitters, welches die Fenstersprossen imitiert, an den Stahlstäben der mittels Zweikomponenten-Klebers fest in der Holzkonstruktion des Unterbaus verankerten großen Bahnsteighalle.

Diese wurde zuvor vom Rost befreit und die vertikal verlaufenden Stäbe auf der Halleninnenseite mit Metallbändern verkleidet, welche wiederum den Rändern des Casanet-Materials als Auflage dienen. Solche Metallbänder sind bei Baustoffhandlungen als Abfallprodukt erhältlich.

Kopfzerbrechen bereitete die Befestigung der Oberleitung in der großen Haupthalle: Da keine massiven Verstrebungen die Filmkamera-Optik stören durften, die rechte obere Ecke der Hallendecke frei schwebend im Raum hängt und aufgrund ihrer leichten Elastizität auch nicht auf Zug beansprucht werden kann, schied ein vertikal gespannter Draht



Zauberei: Mit Hammer und Amboss zur Bahnsteighalle

Sattes Raumvolumen in Verbindung mit authentischer Detailgestaltung verleiht der Haupthalle ihre faszinierende Wirkung.

Eines der zahllosen Details ist dieser kleine Zeitungskiosk, dessen Patinierung auch noch in der Makroaufnahme überzeugen kann.



als Fahrleitungshalterung von vornherein aus. Die letztlich in die Tat umgesetzte Lösungsidee ergab sich im Badezimmer: Ein von seiner Kunststoffhalterung abgebrochener Stahlstab der Wäscheschere wurde kurzerhand abgelängt und das kaputte Plastikteil an seinem Ende später zu einer stattlichen Bahnhofsuhr umfunktioniert. Nun konnten zwischen dem rechtsseitig tief im Holzunterbau verankerten Uhrenmast und dem vorderen Bahnhofshallen-Stahlstab auf der linken Seite übereinander zwei stabile Drähte gespannt werden. Deren Parallelabstand orientierte sich an den Fahrleitungshaltern der Quertragwerke. Letztere wurden dann einerseits an den beiden Drähten im Vordergrund, andererseits an →

Auch die Vorhalle bietet an ihrer Seite der Filmkamera Einblicke. Zum Zwecke der Filmbarkeit wurde auch die Bahnsteigkante im Vordergrund abgerundet.

Planungs-Orgie



● Das zu beschreitende Neuland bereitete zahllose schlaflose Nächte, erschien es anfangs doch nahezu unmöglich, sämtliche geforderten Qualitäten in nur einem einzigen Köln-Diorama zu vereinen. Nach Tagen ausgiebiger Überlegungen nahm das Vorhaben allmählich vor dem geistigen Auge Gestalt an und wurde schließlich zunächst mehrmals grob skizziert, letztlich dann in Form dieser detaillierten Planungsstudie zu Papier gebracht, um die Idee allgemein zu veranschaulichen. Da das Schaustück außerdem transportabel ausgeführt werden musste, war eine Teilbarkeit im Bereich vor der kleinen Vorhalle unabdingbar.

den Stahlträgern der Bahnsteighalle im Hintergrund befestigt.

Die Lautsprecher für die Bahnhofsansagen bilden zusammen mit Gleis-Bezeichnungen und Uhren äußerst interessant wirkende hängende Einheiten. Feinster elastischer Beilauffaden lässt diese Hingucker scheinbar frei über den Bahnsteigen schweben: Erhältlich ist dieses im Modellbau vielseitig verwendbare Produkt unter dem Namen „Strick Elastic" in Kurzwarengeschäften.

Im Falle der Zugzielanzeiger in nostalgischer Ausführung handelt es sich um Selbstbauten auf Basis einiger beim Bau der Vorhalle übrig gebliebener Kibri-Säulen sowie Teilen aus der Bastelkiste. Auf jedem Bahnhof dürfen natürlich Zeitungskioske sowie entsprechende Verkaufsstellen für Reiseproviant nicht fehlen. Die Stadt Köln ist zudem bekannt für ihren ganz typischen Imbiss, der im dortigen Dialekt „Rievkooche" genannt wird. Es handelt sich hierbei um einen Reibekuchen, andernorts auch als „Kartoffelpuffer" geläufig, welcher in aller Regel mit Apfelkompott serviert wird.

Auf Basis einiger fotorealistischer Bastelbögen des Berliner Anbieters Stipp entstand für die Nachbildung ein passendes Kulissenarrangement hinter der großen Bahnsteighalle.

So richtig zur Geltung kommt ein derartiges Diorama allerdings erst durch ein adäquates Hintergrundbild. Trotz frappierender Vorbildnähe

Atmosphäre statt Akribie, Nachfühlen statt Nachbauen



Fotos: Stirl

Auf Gleis 2 hat eben der Schnellzug aus Stuttgart Einfahrt, während die Reisenden des TEE „Rheingold“ auf Gleis 1 noch den Aufenthalt genießen.

handelt es sich insgesamt letztlich dennoch weniger um ein waschechtes Modell als um eine stark an Köln orientierte Nachempfindung jener auf großen deutschen Bahnhöfen zu dieser Zeit vorherrschenden Atmosphäre. Wichtiger als eine genaue Nachbildung jeder feinen Gitterstruktur der Hallenstreben, welche zudem den Arbeitsaufwand ins schier Unermessliche gesteigert hätte, war mir die Gesamtwirkung des Ensembles auf seine Betrachter und deren Unterbewusstsein.

Dass mehrere Menschen angesichts dieses Dioramas tatsächlich das Gefühl hatten, für Bahnhofhallen typische Geräusche zu vernehmen, und fiktiv gar Ölgeruch und Kohlenrauch wahrnahmen, bestätigte die Richtigkeit des Konzepts.

Michael Robert Gauß

MODELLBAHN AKTUELL

FLEISCHMANN ▸ *West-Ost-Fracht in H0*



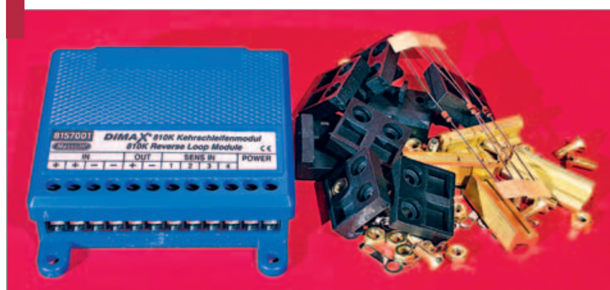
Das ist echte Ost-West-Kooperation, wie sie schon vor 1989 gehandhabt wurde: Ein zweiachsiger Lgjs-Flachwagen der Deutschen Bundesbahn ist mit zwei 20-Fuß-Containern des volkseigenen Kombinates Deutrans der DDR bestückt (Bild). Die Container dieser Epoche-IV-Kombination tragen das an einen Globus erinnernde Deutrans-Emblem. Epoche-III-Bahner werden mit dem kurzen zweiachsigen O-Wagen der DR bedacht (Bild). Infos: www.fleischmann.de.

JANO ▸ *EMF-Traktoren in H0*



Die Forma Jano aus Eisenach hat den Vertrieb von bemerkenswerten H0-Modellen der Marke EMF übernommen. Zu haben sind der Traktor „Famulus" mit klappbarem Mähbalken (Bild) in den Farben Rot, Blau und Grün, der Traktor „Universal" (Bild) mit oder ohne Frontschaufel, der Traktorbagger EO-2621 A (Bild) und ein Einachsanhänger, alle in der Nenngröße H0. Info und Bestellung: Jano Modellbau, Langensalzaer Str. 40, 99817 Eisenach, Tel. (03691) 8819-85, Fax - 84, www.jano-modellbau.de.

MASSOTH ▸ *Kehrschleifenschaltung*



Unter der Bezeichnung „DiMAX 810 K" bietet Massoth ein Kehrschleifenmodul an, das im Digitalbetrieb und mittels möglicher zusätzlicher Spannungsversorgung auch im Analogbetrieb eingesetzt werden kann. Im Lieferumfang sind das Modul selbst, ein Bausatz für vier Sensorgleise und eine 15-seitige Anleitung enthalten. Info: www.massoth.de.

TILLIG ▸ *IC-Steuerwagen in TT, RZD-WLAB in H0*



Hauptneuheit in TT ist der Intercity-Steuerwagen Bpmbdzf 269.1 der DB AG (Bild) mit je nach Fahrtrichtung wechselndem Spitzen-/Schlusssignal. Die Bugklappe kann geöffnet dargestellt werden, die Digitalisierung des Wagens ist über die eingebaute NEM-651-Schnittstelle möglich. Der Großraum-Schiebewandwagen „PanGas" (Bild) stellt ein aktuelles Schweizer Vorbild nach, während der vierachsige Eiskühlwagen TTnh „Interfrigo" (Bild) und der Steuerwagen E5 mit braunem Dach die DR-Epoche IV bereichern. In H0 geht es mit dem ČSD-Liegewagen Bcm (Bild) ebenfalls in Epoche IV, während der russische Schlafwagen WLABme (Bild) den Einsatzzustand zu Beginn der 1990er-Jahre zeigt. Info: www.tillig.com

US-Corner

Athearn liefert die lange erwartete Gas Turbine (Bild) der Union Pacific (UP) aus. Das hervorragend detaillierte H0-Modell fährt sehr leise und ist mit oder ohne Tender lieferbar. Dahinter stehen drei Kühlwagen-Generationen. Von links: Die aus den 1920er-Jahren stammenden Wagen mit Holzaufbau (Roundhouse #85472, Vertrieb über Athearn) wurden durch die Steel Reefer (Athearn #71341) abgelöst, denen ab den 60er-Jahren die großräumigen Mechanical Reefers den Rang abliefen (Athearn #71181). Im Hintergrund steht der neu konstruierte Flexible Visicoach Bus (Athearn #29004), wie er zwischen 1950 und 1958 in insgesamt 925 Exemplaren gebaut wurde. Athearn-Modelle sind über Noch (www.noch.de) erhältlich.

PIKO ▸ *Hochbordwagen Eas in H0*

Als Herbstneuheiten deklariert sind der Knickkesselwagen mit DHL-Aufschrift und der Railion-Hochbordwagen Eas. Letzterer rollt ebenso ins Hobbyprogramm wie die Vossloh-G1700, die MRCE-Dispolok der Baureihe 189 und die Traxx-P160 DE mit HVLE-Anschriften. Die Lokomotiven sind in Gleich- und mit lastgeregeltem Decoder in Wechselstromausführung erhältlich. Info: www.piko.de.

PAULO ▸ *Kisten, Kästen und Paletten*

Das Ladegutprogramm „Holz" wird um Paletten, Kisten und stapelbare Regale erweitert. Dazu gehören auch extra lange Paletten sowie Palettenkartons. Kabeltrommeln in geschlossener, jedoch leerer Ausführung runden die Neuheiten ab, die alle in den Nenngrößen 0 und I erhältlich sind. Info: Paulo Miniaturen, Diekskamp 14, 22949 Ammersbek-Lottbek, Tel. (040) 793091-64, Fax -65, Internet: www.paulo.de.

Brekina ▸ *Fiat 126 in H0*

Im Vertrieb von Brekina gibt es das H0-Modell des polnischen Fiat 126. Der Lizenznachbau des entsprechenden italienischen Pkw war auf nahezu allen polnischen Straßen ab den 1970er-Jahren zu finden. Info: www.brekina.de.

EPOKE ▸ *Kirche und Wasserturm in H0*

Beim dänischen Kleinserienhersteller Epoke Modeller, Inh. Per Møller Nielsen, sind Modelle einer schlichten dänischen Dorfkirche (das Vorbild steht in Gadstrup) und ein Wasserturm mit Nebengebäude neu erhältlich, beides in der Nenngröße H0. Info: www.epokemodeller.de.

HOBBY-ECK ▸ *Eichwagen für H0e*

Hobby-Eck Niederwiesa, Inh. Jürgen Kuhn, bietet in Kooperation mit der Firma Schlosser einen neu konstruierten zweiachsigen Eichwagen an. Das H0e-Modell stellt die Epoche-III-Variante dar. Info: www.hobby-eck.net.

MODELLBAHN AKTUELL

LGB ▸ *Rangiertraktor Tm 598 in IIm*



Passend zum offenen Aussichtswagenzweiachser einer nicht näher definierten Parkeisenbahn, bestückt mit vier Figürchen, sorgt die zweiachsige Stangen-Diesellok für Gartenschau-Atmosphäre auf der Gartenbahn. Das Vorbild des Rangiertraktors Tm 598 (Bild) findet sich so in geschlossener Bauweise, ohne Rolltor in der Epoche IV bei der Brünigbahn. Das Modell ist mit Decoder ausgerüstet. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, www.lgb-bahn.de.

ARNOLD ▸ *SBB-Silowagen in N*

Zum Transport von Getreide dient das SBB-Vorbild des Großraumschüttgutwagens Uas (Bild), das ab der Epoche V einsetzbar ist. Zwei weitere historische SBB-Bierkühlwagen auf Basis der diesjährigen Neukonstruktion lassen auf rege Sammler schließen. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.



TRIX ▸ *Krauss-Maffei-ML 2200 in N*



Nun in der blau-silbernen Ursprungsversion mit Krauss-Maffei-Anschriften als ML 2200 (Bild) hat die spätere V 300 einen weiteren starken Minitrix-Auftritt. Als E 50 121 geht die Bundesbahn-Neubau-E-Lok in H0 an den von vielen Modellbahnern favorisierten Epoche-III-Start. Das Set mit drei Drehschieber-Seitenentladewagen bricht eine Lanze für die Epoche IV. Info: www.trix.de.

NOCH ▸ *Selbstklebende Strukturfolie*

Die sehr erfolgreichen selbstklebenden Strukturfolien erfahren mit den Versionen „Pflasterplatz, römisch" und „Bruchstein, beige" zwei sehr attraktive Erweiterungen. Die Folien sind sehr dünn, flexibel und selbstklebend, was Landschaftsbau zum Kinderspiel macht. Info: www.noch.de.

IMS ▸ *Echtholzmastleuchte in H0*



Die zwölf Zentimeter hohe H0-Leuchte mit echtem, dunkelbraun gebeizten Holzmast (Bild) ist vorbildgerecht im Fußbereich schwarz abgesetzt, erhielten doch die Vorbilder gegen Verfaulen einen Teerschutzanstrich. Das H0-Bahnwärterhaus (Bild) orientiert sich an Vorbildern der Einheitsbauweise, wie sie ab der Epoche II weit verbreitet waren. Der Bausatz besteht hauptsächlich aus Holz, die Putzimitation aus Glasfasermaterial, das Dach aus Kunststoff. Info: IMS, Tel. (06422) 92136, E-Mail info@kreativ-innovativ.de, Internet www.ims-modell.de.

BUSCH ▸ *MB-GLK und Renault-4CV in H0*



In den 1960er-Jahren fuhren in Frankreich viele Firmen mit Figuren auf dem Dach ihres Wagens als Werbeträger herum. Auch eine Schokoladenfirma „Poulain" machte mit ihrem 4CV (Bild) keine Ausnahme. Der Mercedes-Benz (MB) der GLK-Klasse in dunkelgrüner Ausführung (Bild) zieht hier einen Tabbert-Wohnwagen (Bild). Als Farbvariante rollt ein Gespann des Technischen Hilfswerks (THW) an, bestehend aus einem MB-Sprinter und einemzweiachsigen Anhänger mit Plane. Info: www.busch-model.com.

MÄRKLIN ▸ *ICE 3 und internationaler Fernschnellzug in Z*



Mit neuen Betriebs- und Ordnungsnummern nimmt der ICE 3 in Z (Bild) den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf. Der Zug verfügt über LED-Innenbeleuchtung. Für frankophile Z-Bahner eine Augenweide ist der historische internationale Fernschnellzug (Bild) mit Dampflok der Reihe 231 der französischen Staatsbahn ETAT und CIWL-Wagen. Ohne Werbung in Epoche-III-Beschriftung rollt die Schienenbusgarnitur, bestehend aus VT 98 und VS 98, auf die H0-Gleise. Vor allem Sammlerherzen höher schlagen lässt die auf 1859 Stück limitierte Krokodil-Jubiläumspackung. Sie enthält drei der Märklin-H0-Tiere, davon zwei in Grün und Weiß, letzteres eine Phantasieedition der New York Central, auf Basis des legendären Modells 3015, aber mit modenem digitalen Innenleben. Das braune Krokodil ist eine spätere Neuentwicklung. Info: www.maerklin.com.

WIKING ▸ *Vierrad-Isetta, Fendt Farmer in H0*



Mit der Vierrad-Isetta von BMW (Mitte) und dem nun in Grünmetallic auftretenden Opel Rekord D (links) schickt Wiking weitere Oldtimer in den H0-Straßenverkehr. Einen goldigen Auftritt feiert der Fendt Farmer 2 (rechts). Im aktuellen Stiebel-Eltron-Design für Energiegewinner kommt der Großraumauflieger mit MB-Actros-Zugmaschine daher. Info: www.wiking.de.

I.S. MODELLBAU ▸ *Fabrikschilder in H0*

Neu im Programm sind Beschriftungssätze für Fabrikschilder der Lokomotivbaufirmen „MAK“ und „Vossloh“ für H0. Ein Satz enthält je 20 Schilder. Info und Bestellung: www.is-modellbau.de.

Elesdag ▸ *Neue Fahrpult-Familie*

Die neuen Fahrpulte der Familie MBFS 2 bieten die Möglichkeit, Fahrstufen direkt auszuwählen und zu schalten. Der Modellbahnfreund kann zwischen drei Bedienoberflächen wählen: Zwölfstelliger Fahrstufenschalter, automatische Fahrstufenschaltung (Auf – Fahrt – Ab) und Schieberegler für moderne Triebfahrzeuge. Die neuen Fahrpulte sind mit oder ohne Anzeigekonsole, Diesel- oder E-Lok-Geräusch, Zugmassen- und Sifasimulation sowie Leistungen von 8 VA bis 36 VA erhältlich. Info: www.fahrpulte.ch.

VIESSMANN ▸ *Brunnen und Leuchten für H0*

Ein mehrstrahliger Zierbrunnen bereichert Marktszenen in H0, während so genannte Leuchtgiraffen H0-Baustellen oder -Unfallorte ausleuchten können. Für den Einbau an H0-Decken und -Wänden eignet sich eine Wannenanbauleuchte, während das N-Angebot eine Ausweitung mit modernen Bahnsteigleuchten erfährt. Info: www.viessmann-modell.de.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 25 JAHREN: *Modelle aus Riga*

● Man konnte es kaum glauben, aber als gelernter DDR-Bürger mit Russischunterricht von der fünften bis zur zehnten Klasse staunte man in den baltischen Sowjetrepubliken über die nichtkyrillischen Schriftzeichen – so auch in Riga, der heimlichen Hauptstadt des Baltikums. Trotz schon damals deutlich europäischerer Orientierung im Vergleich zur „Mutterrepublik" Russland teilten dortige Modellbahnfreunde das Schicksal aller UdSSR-Bürger und halfen sich mit Selbst- oder Nachbauten. Rigaer Modellbahnfreunde schufen ab 1976 im Dachboden einer Schule mit DDR-Industriematerial eine Anlage mit den Außenmaßen 4 mal 8 Meter. Das Gleismaterial wurde dem Pilz-Gleis – nun ja – „nachempfunden"; Schwellenband wie Schienenprofile entstanden nach Sebnitzer Vorbild in eigener Werkstatt. Bei den Gebäuden blieb nur Selbstbau, bei dem die lettischen Freunde trotz kompromissbehafteten Ausgangsmaterials beachtenswertes Geschick bewiesen.



MÄRKLIN

Modellbahntreff in Göppingen

Während die Zukunft des in Insolvenz befindlichen Traditionsunternehmens über das Jahr 2009 hinaus nach wie vor ungewiss ist, steht eins aber sicher fest: Der Göppinger Modellbahntreff findet auch im Märklin-Jubiläumsjahr statt und zwar am Samstag, 19., und Sonntag, 20. September 2009. Derzeit rüstet sich die von Insolvenzverwalter Michael Pluta geführte Firma für den zweitägigen Höhepunkt im Rahmen ihres 150-jährigen Bestehens und verspricht den Fans, von denen wieder Zigtausend in der Hohenstaufenstadt erwartet werden: „Zwei Tage lang erleben Sie legendäre Vorbildlokomotiven, die neuesten Modellbahntrends, große Schauanlagen und vieles mehr."
Das Veranstaltungsprogramm konzentriert sich auf vier örtliche Schwerpunkte, den Stauferpark, den Bahnhof, das Gelände der Gleisbaufirma Leonhard Weiss und das Märklin-Museum. Im Stauferpark rund um die Werfthalle, ein ehemals von der US-Lufwaffe genutztes Gebäude, befindet sich die eigentliche Zentrale der Märklin-Tage mit Ausstellungszelten, Schauanlagen, Gastronomie und vor allem einem reichlichen Parkplatzangebot. Unter anderem Dampflokflair hält der Göppinger Bahnhof bereit. Dort kommen nicht nur die verschiedenen Sonderzüge an. Vielmehr bietet sich auch die Gelegenheit zur Teilnahme an den Pendelfahrten sowie Blicken über die Schultern von Dampflokführern und Heizern. Ein Schienenbus-Pendelverkehr ist eingerichtet zum Besuch des Weiss-Firmengeländes inklusive der dortigen Gleisbauhalle. Und natürlich wird auch das Museum, die Märklin-Erlebniswelt, im Blickpunkt des Interesses stehen. Neben den dort präsentierten historischen Schätzen und den historischen wie modernen Schauanlagen dürften sich die Märklin-Begeisterten nicht zuletzt von den attraktiven Sonderverkäufen locken lassen. Nicht zu vergessen: Die Sondermodelle, in H0 und I ein historischer Kühlwagen mit Bremserhaus, in Z ein Güterwagen ohne Bremserhaus, gibt´s erfahrungsgemäß nur während des Modellbahntreffs.

PROMINENTE

Modell-Parteizentrale zum 60.



Foto: CSU

Überraschung: Parteifreunde schenkten ihrem Vorsitzenden ein Modell der CSU-Zentrale in München.

Horst Seehofer ist bayerischer Ministerpräsident und CSU-Vorsitzender – und ein begeisterter Modelleisenbahner. Seine Modellbahnanlage bekam Anfang August ein neues Gebäude: Mitarbeiter der CSU schenkten ihrem Parteivorsitzenden ein Modell des Franz-Josef-Strauß-Hauses. Das Gebäude in München ist seit 1978 die Parteizentrale; das Modell wurde von Luetke-Modellbahn hergestellt. Seehofer baut auf seiner Anlage Stationen seines Lebensweges nach. „Deswegen wird die Anlage auch niemals fertig", sagt der Politiker. Als Wechselstrombahner hofft Seehofer, dass Märklin bald einen Investor findet: „Ich hoffe sehr, dass sich jemand findet, damit dieses wunderbare Spielzeug weiter bestehen kann."

SPUR S

Neue Modelle aus Themar



„LuPo“ nennt sich der Spur-S-Kleinserienspezialist aus Themar, der Postwagen, Kessel- und Rungenwagen neu auf die Gleise bringt.

Obwohl sie nur ein Nischendasein fristet, ist die Spurweite S (Maßstab 1:64, 22,5 Millimeter) nicht vergessen. Seit vor 50 Jahren der Hersteller VEB Metallspielwaren Stadtilm seine Produktion eingestellt hatte, gibt es jetzt wieder neue Fahrzeuge für diese Spur. In Messing-Ätzbauweise fertigt „LuPo“ vor allem vierachsige Güterwagen in Kleinserie. Es gibt einen Rungenwagen mit Bremserhaus und Kesselwagen mit unterschiedlichen Beschriftungen. Für den vierachsigen Schnellzugwagen der damaligen Serie 108/939-941 gibt es einen passenden Postwagen. Die Bauweise der Neufahrzeuge ist so gewählt, dass sie trotz guter Detailtreue noch zur Spielbahn passen, wie sie Stadtilm produziert hatte. In Planung sind eine zwei- oder dreiteilige Doppelstockeinheit und eine V 100. Infos und Bestellung: „LuPo“, Lutz Pohl, Ernst-Thälmann-Str. 31, 98660 Themar, Tel. (036873) 60404, E-Mail: LuPoThemar@t-online.de.

KOMMENTAR

Katalog gegen Kohle

Mehrere Jahre war der Roco-Hauptkatalog kostenlos zu haben. Auf Messen und beim Fachhändler griffen die Modellbahner so hemmungslos zu, als ob sie ihre Wohnung mit den Seiten zu tapezieren gedacht hätten. Von freiwilliger Selbstkontrolle, um die Ressourcen unserer Mutter Erde zu schonen, war nichts zu spüren. Darum ist es eine höchst sinnvolle Entscheidung der Modelleisenbahn GmbH, künftig die Kataloge gegen die sehr moderate Gebühr von 2,50 Euro abzugeben. Die Umwelt wird es dem Hersteller danken. *yo*



MESSE-KALENDER

2. BIS 4. OKTOBER 2009:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

23. BIS 26. OKTOBER 2009:
Modellbau 2009, A-Wien.

24. UND 25. OKTOBER 2009:
Hobby – Salon modelarstwo, PL-Poznan, International Fair

30. OKTOBER BIS 01. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen

5. BIS 9. NOVEMBER 2009:
Die Modellbahn, München, Veranstaltungscenter

12. BIS 15. NOVEMBER 2009:
Modellbau Süd, Stuttgart

20. BIS 22. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Bremen

MESSE LEIPZIG

MEB und VGB vor Ort

Der MODELLEISENBAHNER ist wie auch in den vergangenen Jahren auf der „Modell-Hobby-Spiel“ vom 2. bis 4. Oktober in Leipzig vertreten. Sie finden uns in Halle 3 am VGB-Stand L03, wo es viel zu sehen gibt..

FALLER-INSOLVENZ

Licht am Ende des Tunnels

● Eine weitere schlechte Nachricht für die Modellbahnszene: Faller beantragte am 28. August 2009 beim Amtsgericht Villingen-Schwenningen Insolvenz. Das Unternehmen beschäftigt rund 130 Mitarbeiter und wird seit 1946 als Familienbetrieb geführt. Schwierigkeiten wurden bereits im Mai 2007 bekannt. Damals trat Faller aus dem Arbeitgeberverband aus, strich Weihnachts- und Urlaubsgeld, um die Arbeitsplätze zu halten. Dennoch blieben die Kosten hoch, Altlasten wie hohe Betriebsrenten verschlimmerten das Problem ebenso wie das abnehmende Händlernetz. Geschäftsführer Neidhard und der Insolvenzverwalter Grub sind optimistisch, dass das Unternehmen am Standort Gütenbach gerettet werden kann. Nun sind aber auch wir Modellbahner am Zug. Ohne gesunde Umsätze wird die Rettung nicht gelingen. Und eine Modellwelt ohne Faller sähe sicher ausgesprochen traurig aus.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69
Fax (0211) 690 789-50
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;

PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422



VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN



DURCH DEN BERG

Seit 125 Jahren ist der Thüringer Wald mit der Eisenbahnstrecke Plaue – Grimmenthal direkt bezwungen dank Rampen, Viadukten, Tunneln.

Foto: Emersleben

Außerdem

Experimentalmut

Ebenso ungewöhnlich wie zukunftsträchtig präsentiert sich Nochs den Modellbauer forderndes Kreativgelände.

150 Jahre Märklin

Jubiläum in der Insolvenz: Göppingens Traditionsfirma hat viele bessere Tage erlebt, wie der Blick zurück zeigt.

Laubrezepturen

Ob Eiche, Buche oder Linde: Artemanos-Künstlerbäume erhalten für jede einzelne Art ihr eigenes Blätterrezept.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

THÜRINGEN-LIEBE

Rührige Clubs widmen sich mit viel Engagement der Inszenierung ihrer Heimat als Miniaturwelt.



Foto: MEC Gräfenroda

Das November-Heft erscheint am **14. Oktober** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Menzendorff

DIE DOPPELTE PIROUETTE

Die Brüder Menzendorff bauen eine digitale Doppeldrehscheibe mit MÜT-Antriebstechnik.



Foto: Emersleben

SPANISCHE NÄCHTE ADIOS

Die DBAG will zum Winterfahrplanwechsel ihre Talgo-Garnituren ins Abstellgleis drücken.



Foto: Slg. Hehl

MIT AUSBLICK

Die Fuchstalbahn von Landsberg nach Schongau hält seit Jahren der Güterverkehr am Leben.